Transport Canada

1989-90 Estimates

Part III

Expenditure Plan

89-03557/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1989

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1990-III-48
ISBN 0-660-54717-1

1989-90 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Transport Canada is a single-program department comprising six major activities: Policy and Coordination, Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports Authority, Surface and Departmental Administration.

This single program/multiple activities structure permits the Minister and department to deliver a program mix that fulfills diverse operational, regulatory, research and policy objectives within a finite funding framework.

Most of Transport's activities are appreciably larger than many other departments' programs. As such, Part III reporting at the sub-activity level encourages proper disclosure of financial and performance data. Section II of Transport Canada's Part III, therefore, is structured first to provide an activity overview, followed by analyses at the sub-activity level.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 1-4
B. Use of 1987-88 Authorities 1-8

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90
   1. Highlights 1-10
   2. Summary of Financial Requirements 1-14
B. Recent Performance
   1. Highlights 1-17
   2. Review of Financial Performance 1-20
C. Background
   1. Introduction 1-22
   2. Mandate 1-22
   3. Program Objective 1-22
   4. Program Organization for Delivery 1-22
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 1-26
   2. Initiatives 1-28
   3. Update on Previously Reported Initiatives 1-31
E. Program Effectiveness 1-34

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination 2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard 2-19
C. Aviation 2-51
D. Airports Authority 2-69
E. Surface 2-85
F. Departmental Administration 2-103

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 3-1
   2. Personnel Requirements 3-4
   3. Capital Expenditures 3-6
   4. Transfer Payments 3-43
   5. Revenue 3-48
   6. Loans, Investments and Advances 3-54
   7. Net Cost of Program 3-56
   8. Revolving Funds Financial Statements 3-57

B. Other Information
   1. Canadian Coast Guard Fleet 3-61
   2. Investment in the Coast Guard Fleet 3-62
   3. Maritime Pollution Claims Fund 3-63
   4. Details of Legal Mandate 3-64
   5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations 3-65

Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend $2,364,889,807 to operate the Transport Program during the 1989-90 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $41,337,800.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	623,486	630,870
5	Capital expenditures	565,411	606,917
10	Grants and contributions	294,858	329,081
11	Canada Harbour Place - Authority to borrow money otherwise than from the Crown	-	-
15	Payments to Canada Ports Corporation	27,000	-
16	Canada Ports Corporation and other Port Corporations - Authority to borrow money otherwise than from the Crown	-	-
20	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited	4,806	4,751
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	10,684	7,693
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	253,467	133,185
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	541,000	611,925
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	26,900	25,400
45	Payments to CN Railway for benefits provided to employees	18	116
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	48	46
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(82,550)	(48,453)
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	3,000	3,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	120,840	115,819
	Appropriation not required		
-	Payments to the Canada Ports Corporation	-	457
	Total Budgetary	2,388,968	2,420,807
L50	Loan to Prince Rupert Port Corporation	17,260	-
	Loans not required		
-	Loan to St. John's Port Corporation	-	1,000
	Total Non-Budgetary	17,260	1,000
	Total Program	2,406,228	2,421,807

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1989-90 Main Estimates
	Transport	
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Transportation Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund.	623,486,000
5	Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	565,411,000
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act.	294,857,805
11	Canada Harbour Place Corporation - For greater certainty pursuant to Section 101(b) of the Financial Administration Act, the Canada Harbour Place Corporation is authorized to borrow otherwise than from the Crown	1
15	Payments to the Canada Ports Corporation for the purposes of Section 3 of the Canada Ports Corporation Act	27,000,000
16	For the purpose of Section 101(b) of the Financial Administration Act, Canada Ports Corporation, and the following ports corporations established pursuant to the Canada Ports Corporation Act are specifically authorized to borrow money otherwise than from the Crown: Halifax Port Corporation; Montreal Port Corporation; Prince Rupert Port Corporation; Port of Quebec Corporation; Saint John Port Corporation; St. John's Port Corporation; and Vancouver Port Corporation	1
20	Payment to the Canarctic Shipping Company Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1989.	4,806,000

Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

Vote (dollars)		1989-90 Main Estimates
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	10,684,000
30	Payments to Marine Atlantic Inc. for transportation activities including the following water transportation services pursuant to contracts with Her Majesty: (a) Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) rail/water and narrow gauge/standard interface, ferries and terminals.	253,467,000
35	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	541,000,000
40	Payments to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures.	26,900,000
45	Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.	18,000
L50	Loan to Prince Rupert Port Corporation for port improvements.	17,260,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates								1988-89 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary					Non Budgetary		
		Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	Loans, Investments and Advances	Total	
Policy and Coordination[1]	297	901,377	18,502	214,590	-	1,134,469	17,260	**1,151,729**	1,088,663
Marine/Canadian Coast Guard[2]	6,062	502,618	115,591	3,185	20,044	601,350		**601,350**	644,029
Aviation	6,904	500,989	296,279	367	291,426	506,209		**506,209**	541,925
Airports Authority[3]	4,027	473,844	201,910	48,826	807,130	(82,550)		**(82,550)**	(48,453)
Surface	413	32,500	3,048	30,870	-	66,418		**66,418**	38,754
Departmental Administration	2,499	157,427	14,694	20	9,069	163,072		**163,072**	156,889
	20,202	2,568,755	650,024	297,858	1,127,669	2,388,968	17,260	**2,406,228**	2,421,807
1988-89 Authorized Person-Years	20,506								

Note: The person-year figures for the upcoming fiscal year 1989-90 exclude Ministers' exempt staff and Governor in Council appointees since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown corporations: Canada Ports Corporation ($27,000,000 - Vote 15); The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($10,684,000-Vote 25); Marine Atlantic Inc. ($253,467,000-Vote 30); VIA Rail Canada Inc. ($541,000,000-Vote 35); the St. Lawrence Seaway Authority ($26,900,000-Vote 40) and Canadian National Railways ($18,000-Vote 45).

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited ($4,806,000-Vote 20).

3. The Airports Authority Group activity is partly funded through the use of a Revolving Fund (Self-Supporting Airports and Associated Ground Service Revolving Fund). The Estimates shown in this table include the cash surplus for the Fund over the fiscal year.

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information , starting on page 3-65.

B. Use of 1987-88 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Transport Program			
1	Operating expenditures	665,762,000	688,080,971	**653,489,003**
2	Forgiveness of debt - Crown corporations	-	1,349,453,281	**1,349,453,280**
5	Capital expenditures	599,964,000	552,262,005	**460,636,149**
10	Grants and contributions	284,134,117	307,260,018	**284,078,512**
11	Debt write-off - Coast Ferries Ltd.	-	75,000	**75,000**
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation	5,220,000	2,020,003	**2,000,000**
20	Payments to Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,434,000	5,855,000	**5,855,000**
21	Payment to Atlantic Pilotage Authority	-	586,000	**444,011**
22	Payment to Great Lakes Pilotage Authority	-	1,470,000	**1,018,971**
23	Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	1,580,000	**1,543,286**
25	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	5,618,000	7,052,000	**6,228,601**
30	Payments to Canada Ports Corporation	3,485,000	3,485,001	**2,143,651**
35	Payments to Marine Atlantic Inc.	105,022,000	129,433,000	**127,603,789**
40	Payments to VIA Rail Canada Inc.	500,000,000	611,900,000	**604,204,893**
45	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	24,500,000	24,500,000	**24,500,000**
50	Payments to CN Railway	413,000	413,000	**233,182**

Use of 1987-88 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
(S)	Minister of Transport -- salary and motor car allowance	39,530	45,975	45,975
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(57,233,000)	141,501,476	(67,403,752)
(S)	Termination of tolls -- Victoria Bridge	3,000,000	3,321,970	3,321,970
(S)	Contributions to employee benefit plans	111,163,000	119,636,000	119,636,000
(S)	Federal Court awards	-	282,470	282,470
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	81,661	81,661
	Total Budgetary	2,255,521,647	3,950,294,831	3,579,471,652
L55	Loan to St. John's Port Corporation	2,000,000	2,000,000	1,000,000
(S)	(L)Loans to the Canada Ports Corporation for working capital	-	10,000,000	-
(S)	(L)Loans to the St. Lawrence Seaway Authority	-	10,000,000	-
	Total non-budgetary	2,000,000	22,000,000	1,000,000
	Total Department - Budgetary	2,255,521,647	3,950,294,831	3,579,471,652
	and Non-Budgetary	2,000,000	22,000,000	1,000,000
		2,257,521,647	3,972,294,831	3,580,471,652

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90

1. Highlights

During the last three years, the Government's priorities have remained consistently centered on economic growth, deficit reduction, regional development, international trade, science and technology, tax reform, and reform of economic regulation-making.

It is in accordance with these government priorities that Transport Canada has shaped its own plans and initiatives. Particular emphasis continues to be placed on safety, while at the same time addressing regulatory reform, divestiture and fiscal restraint. Like the Government's priorities, the Department's have held a constant course, evolving but not changing in essence.

Corporate plans and specific initiatives, as the case may be, that are directed at achieving these priorities, are set out below.

Safety: to maintain the Department's first priority and core operational activity, it is intended to:

- Finalize work on the multi-modal safety strategy; develop and implement guidelines to administer the Motor Vehicle Transportation Act; develop a departmental position on substance abuse (See p. 1-28);

- implement the Passenger Vessel Compliance Program. By December 31, 1989, "charter" vessels actually carrying paying passengers will be required to comply with passenger vessel regulations;

- address amendments to the Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA). Due to changing conditions, technology and international and national regimes, the AWPPA requires updating in line with recent amendments to the Canada Shipping Act, and to a certain extent, in line with international conventions. As well, certain discretionary powers with respect to ship design/operating characteristics will be sought for the Commissioner of the Canadian Coast Guard. This is a three-department Act (Indian and Northern Affairs; Energy, Mines and Resources; and Transport), and requires consultations with a number of other departments. Costs are minimal;

- maintain or enhance existing levels of safety while effectively managing increased air activity resulting from the success of economic regulatory reform. This will be accomplished through efficient, innovative action in three main areas: aviation regulation, air navigation services and aviation safety promotion (p. 1-29);

- continue development and implementation of a comprehensive Fire Fighter Certification Program as well as general safety awareness campaigns (p. 1-33); and

- improve railway safety through the implementation of modernized legislation governing the construction, operation, and maintenance of railways and rail equipment; to enhance railway safety through the provision of funding for crossing improvements, grade separations, rail relocations and other safety-related projects (p. 2-92).

Regional Development: to support the Atlantic Canada Opportunities Agency and Western Diversification Office, and the Ontario and Quebec federal regional and industrial development program-delivery offices, Transport Canada will:

- Develop an improved management framework for Transportation sub-agreements for Economic and Regional Development Agreements (ERDAs) (p. 1-28).

Communications: to improve internal and external communications the department intends to:

- Establish a secretariat function to support and improve communications with the Policy and Coordination regional offices (p. 1-28);

- promote public awareness of Aviation Group roles and responsibilities and to assist aviation industry participation in aviation safety activities (p. 1-29); and

- establish airports community relations officers at international airports and each regional office.

Airport Authority Concept: to further the establishment of the Airports Authority Group as a separate entity within Transport Canada, with selected freedoms and improved business practices oriented toward fulfilling a commercial mandate, the department intends to:

- Establish a board of directors for the Airports Authority Group; develop and implement a corporate Business Plan, and introduce commercial accounting (p. 1-30).

Economic Regulatory Reform: to enhance familiarity with, and interpretations of, the new regulatory environments of the National Transportation Act and the Motor Vehicle Transportation Act, the following specific measures are planned:

- Development and implementation of a strategy to ensure a coordinated approach to monitoring the effects of economic regulatory reform (p. 1-28).

Net Expenditure Management: a 1985 agreement between the Minister of Transport and President of the Treasury Board committed the Department to reduce net expenditures and staff, over a five year timeframe, by $400 million and 1,635 P-Ys respectively. For 1989-90, Transport Canada intends to:

- Offer expenditure and person-year savings totalling $100 million and 310 P-Ys. Please refer to individual Analyses by Activity in Section II, p. 2-1; and

- develop means to meet increased demands with fewer resources by altering levels of service and redeploying resources while maintaining levels of safety.

- in line with the April 27 Budget, conclude the Prairie Branchline Rehabilitation Program for a savings of $48 million.

International Trade: a number of provisions of the Free-Trade Agreement will have an impact on freight and passenger transportation sectors. Transport Canada will:

- Provide advice and staff support to the Minister on the implementation of free trade within the transportation sector.

Marine Policy and Operations: a number of marine legislative and policy initiatives have been addressed during the past few years; as well, major capital initiatives focused on the design and construction of the Polar Class 8 icebreaker (pp. 1-17 and 3-40). Following up on these developments, Transport Canada will:

- Provide all necessary support for passage of the Coasting Trade Act including a proposal/policy on cruise ships exemption, and develop a response to the Pilotage Act Review.

Divestiture: Government has determined some of its services and activities are needlessly supplanting private enterprise and may be hindering economic renewal. To this extent:

- Negotiations to devolve the annual Arctic Sealift have been under way since February 1987. A Memorandum of Understanding has been drafted under which the Government of the Northwest Territories (GNWT) will assume responsibility for the Sealift by 1990. The Department awaits a response from GNWT (p. 2-31);

- the Department will continue to provide support for the divestiture of Crown corporations by developing submissions, providing advice to the Minister and interfacing with Central Agencies (p. 1-17); and

- the Airports Transfer Task Force has received formal proposals from interested groups in Montréal, Edmonton, Calgary and Vancouver. During the coming year, the government hopes to conclude airport transfer agreements with these groups and others who may choose to submit formal proposals (pp. 1-18, 1-30, 1-33).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1-1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90			Forecast* 1988-89		For Details See Page
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	Net Expenditures	Net Expenditures	Change	
Budgetary						
Policy & Coordination	1,134,469	-	**1,134,469**	1,103,221	31,248	2-2
Marine/Canadian Coast Guard	621,394	20,044	**601,350**	656,119	(54,769)	2-20
Aviation	797,635	291,426	**506,209**	413,763	92,446	2-51
Airports Authority	724,580	807,130	**(82,550)**	(48,630)	(33,920)	2-69
Surface	66,418	-	**66,418**	46,763	19,655	2-85
Departmental Administration	172,141	9,069	**163,072**	164,769	(1,697)	2-104
	3,516,637	1,127,669	**2,388,968**	2,336,005	52,963	
Non-Budgetary						
Policy & Coordination	17,260	-	**17,260**	1,000	16,260	2-11
Total Program	3,533,897	1,127,669	**2,406,228**	2,337,005	69,223	
% Change Over Previous Year			**3.0**			
Departmental Operations Authorized Person-Years			**20,202**	20,578	(376)	

* The 1988-89 forecast data, in this and all subsequent similar schedules, are based on information available to management at 30 November, 1988.

Explanation of Change: Total budgetary and non-budgetary financial requirements for 1989-90 are $69.2 million, or 3.0% higher than the 1988-89 forecast expenditures. The increase is a result of the following:

$ Millions

- **Gross Operating:** a net increase in the department's salaries, wages and other personnel costs ($11.0 million) reflects Treasury Board inflation allowances, and a minor net increase in other operating costs ($2.1 million). For details, see pp. 2-2, 2-20, 2-52, 2-70, 2-86. 13.1

	$ Millions
• **Vote Netted Revenues:** increases in operating costs will be offset by increased levels of revenue generation in areas of government operations (rentals, concessions, terminal fees, etc.) and increased levels of Air Transportation Tax receipts (pp. 2-52, 2-70, 3-48 - 3-53).	(27.0)
• **Capital:** the increase in proposed capital spending reflects normal project cash flow changes, reinstatement of previous years' deferrals as well as new projects such as, among others: St. John's, Nfld., and Sault Ste Marie, Ont. Coast Guard Bases, the Northumberland ferry and terminal, Aviation's Systems Engineering and Integration Project, and various major runway and/or terminal works at Gander and St. John's, Montreal (Dorval), Toronto (Pearson), London, Timmins and Dryden, Ont., Saskatoon and Vancouver. For details, see Major Capital Projects listings p. 3-7.	30.1
• **Grants and Contributions:** the net change in grants and contributions payments originates primarily from decreases in Policy and Coordination, offset in part by increases in Airports Authority and Surface Groups (pp. 2-2, 2-70, 2-86, 3-44 - 3-47).	(38.7)
• **Payments to Crown Corporations:** the net increase is largely due to increased payments to Marine Atlantic ($122.7 million) and establishment of the Interport Loan Fund ($27.0 million); offset by decreased requirements for VIA Rail Canada (pp. 2-3, 2-21, 3-65, 3-66).	75.4
• **Non-Budgetary Loans:** Treasury Board approved a loan for the Prince Rupert Port Corporation's Fairview Terminal expansion project ($17.3 million), offset by termination of a loan to St. John's Port Corporation ($1.0 million).	16.3

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 forecast is $84.8 million or 3.5% lower than 1988-89 Main Estimates of $2,421.8 million. This difference is explained by the following:

	$ Millions
• **Net Operating:** a net decrease is forecast, due primarily to additional revenues ($46.9 million) offsetting overtime in Aviation Group and the transfer of Rail Safety responsibilities from the National Transportation Agency (NTA) to the Surface Group (pp. 2-52, 2-86).	(6.0)
• **Capital:** net decreased requirements reflect a combination of project completions, delays and deferrals, primarily in Aviation Group (pp. 2-52).	(88.1)
• **Grants and Contributions:** a minor net increase results from new payments in Policy and Coordination, and Surface Groups (pp. 2-3, 2-87, 3-44 - 3-47).	4.5
• **Payments to Crown Corporations:** marginal increases are associated with payments to Canada Ports Corporation, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd. and two pilotage authorities (pp. 2-4 and 2-22).	5.0

B. Recent Performance

1. Highlights

Significant 1988-89 performance items are highlighted below:

Policy and Coordination: monitoring activities are under way following proclamation of the National Transportation Act. The Transportation Accident Investigation Board Act (TAIB) was tabled in the House. Divestiture of Terra Nova Tel, Northwestel and CNCP Communications as well as the partial privatization of Air Canada was concluded.

Marine/Canadian Coast Guard: in response to the continuing loss of fishing vessels and crews, the Canadian Coast Guard established a working group to study the issues and recommend strategies which would raise the level of safety in the fishing industry. The group produced a report containing 41 recommendations, 31 involving the Coast Guard. Twenty-two have been implemented and nine are in hand. The Department of Fisheries and Oceans (DFO) is responsible for the other 10, some of which have been implemented. There are associated costs with the training of small vessel inspectors and the publication of safety manuals.

The Polar 8 project is a two-phase plan initiated to enable Canada to acquire an icebreaker capable of year-round operation in the Arctic, in part to manifest Canadian sovereignty. Phase I, the contract definition phase, is nearing completion and the commencement date for Phase 2, the construction phase, is subject to negotiations with potential new shipyard owners. (See also p. 3-39)

Aviation: Economic regulatory reform has generated increased aviation activity. This has resulted in the application of additional resources for the regulatory workload required to certify new aircraft, new routes, new pilots and to upgrade and modify existing certificates and licences. The increased air carrier activity, brought about by public demand and the hub-and-spoke operations needed to meet it, has taxed the air navigation system at Toronto and Vancouver. To meet the increased demand on controllers at these major centres, the air traffic controller (ATC) training program at Cornwall has been augmented. Forty U.S. controllers are being retrained, to be available in 1989, to provide service in Toronto during the next four years.

Aviation Group's flight safety priority was focused on simplifying the regulation structure, improving capacity of the air navigation system, and increasing aviation safety promotion activities, to ensure the influx of new carriers and relatively inexperienced staff did not compromise safety.

Government approval-in-principle was received this year on the need to modernize the Canadian Airspace System to ensure it continues to meet the needs of Canadian economic and social development to the year 2000 and beyond. Further development of a multi-billion-dollar Canadian Airspace Plan will involve the coordinated development, over time, of individual projects as specific operational needs are clarified.

Progress is continuing on the Radar Modernization Project (RAMP) major Crown project, including the development and integration of system software and receipt of the radar processing systems at several operational sites. Display equipment is being manufactured and distributed to sites, and systems testing is now under way. (See p. 3-42)

Airports Authority: a major review of management practices and controls was completed and 117 recommendations were advanced for implementing the Transport Canada Airports Authority Model. The implementation of these recommendations is proceeding. Deficit reduction targets have been met with real reductions of 420 person-years since 1985-86. Capital avoidance initiatives culminated in the signing of an agreement for private sector involvement in the financing, construction and operation of a third terminal at Lester B. Pearson International Airport. The AAG is supporting the Airports Transfer Task Force in considering four major proposals as a result of implementation of the new policy on transfer of responsibility for airport management to local authorities.

Surface: five amendments were implemented by the Dangerous Goods Directorate relating to the transportation of gases, as were standards for the construction, selection and use of packagings. Regulations were updated to meet current United Nations recommendations. The number of compliance inspections was doubled to more than 4,000. In accordance with TDG regulations, 700 emergency response assistance plan summaries were received from Industry. These summaries outline companies' response plans in case of transport emergencies and are reviewed prior to issuing an authorization number for shipment.

Departmental Administration: a task force was established to manage and negotiate the transfer of federal airports to local airport authorities.

Significant 1987-88 performance items are highlighted below:

Policy and Coordination: Regional offices across the country were established and staffed and are now fully operational; the Core Research and Development program was approved and recommendations for the project activities are being completed; the National Transportation Act was

passed and proclaimed; employees from the National Transportation Agency (formerly the Canadian Transport Commission) were transferred to Policy and Coordination to perform economic research functions.

Marine/Canadian Coast Guard: a new advisory organization (Canadian Coast Guard Marine Advisory Council) was established as a result of the expanding role of the former Marine Safety Advisory Council. This council was found to be an extremely useful forum to discuss safety issues. The scope of the consultation was broadened to include matters related to Coast Guard services and operations, in addition to the regulatory items discussed in the previous forum.

Aviation: Economic regulatory reform has had a substantial impact on Aviation Group operations. Inspection and certification services were expanded to respond to new and existing carriers with new aircraft, as well as major changes to existing airline operations. Also, the move by air carriers to "hub-and-spoke" operations has created a new distribution of demand that is taxing air navigation services at major hubs. Air traffic controller training was increased to meet the demands at the major hubs, and to prepare for anticipated ATC retirements.

The Aviation Group's flight safety priority during the past year was oriented towards regulation, air navigation and safety promotion.

Progress continued on the Radar Modernization Project (RAMP), the major Crown project that will replace air traffic control radar systems across the country. All 41 sites were finalized during the year. Site design is also ahead of schedule and the first radar was installed at Ottawa.

Airports Authority: master plans for the nine major federal airports and land-use plans for all other airports were completed. A major organizational restructuring was done to move from a functional to a line-management style. Marketing initiatives included establishment of the Pacific Rim project to develop market potential on the West Coast, and the Canada Fast Track program to foster cargo traffic growth. Commercial and retail development plans were completed for every airport.

General: In respect of general 1987-88 performance, the department exceeded deficit reduction targets of $250 million. This was achieved through cuts in administrative overhead and operating expenditures ($76.5 million); subsidy reductions ($109.0 million); revenue increases ($40.0 million) and capital reductions and deferrals ($87.5 million).

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88			
	Actual	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy & Coordination*	2,395,558	910,142	1,485,416	2-4
Marine/Canadian Coast Guard	589,759	704,293	(114,534)	2-23
Aviation	486,367	504,056	(17,689)	2-53
Airports Authority	(88,797)	(57,233)	(31,564)	2-71
Surface	35,859	40,854	(4,995)	2-87
Departmental Administration	160,725	153,410	7,315	2-106
	3,579,471	2,255,522	1,323,949	
Non-Budgetary				
Policy & Coordination	1,000	2,000	(1,000)	2-4
Total Program	3,580,471	2,257,522	1,322,949	
% Change over Main Estimates			58.6	
Person-Years	20,908	21,129	(221)	

* Total Main Estimates for this Activity increased $5,220,000 to reflect the transfer of responsibility for Canada Harbour Place Corporation from Departmental Administration.

Explanation of change: The authorized level of spending was increased to $3,972.3 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1987-88 Authorities-Volume II of the Public Accounts" (p. 1-8). The large change is attributed to the following major factors:

$ Millions

- **Net Operating:** net decreased requirements originate with such items as reduced ship refit costs and fuel use, accelerated downsizing efforts and delays in implementing TDG compliance programs with Provinces. Revenues were $16.6 million higher than anticipated, due primarily to increased passenger and air traffic volumes For details, see pp. 2-4, 2-23, 2-53, 2-71, 2-88. (33.0)

	$ Millions
• **Capital:** the net decrease in overall capital expenditures resulted from project deferrals, delays or completions, primarily in Marine and Aviation Groups (pp. 2-24, 2-53.)	(119.8)
• **Grants and Contributions:** targeted expenditures of $287.1 million were exceeded by a net minor increase, primarily in Policy and Coordination Group (pp. 2-5, 2-24).	0.3
• **Crown Corporations:** the substantial increase results from the Crown's forgiveness of certain debts ($1,349.5 million) accumulated by a number of Crown corporations and increased payments ($104.3 million) to VIA Rail. Inclusion of the forgiveness-of-debt items in Transport's Estimates formally reflects their deletion from the Accounts of Canada (pp. 2-5, 2-24).	1,476.5

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, Department of Marine, and Department of National Defence's Civil Aviation Branch.

The federal responsibilities for transportation originated from the jurisdiction outlined in the British North America Act. These responsibilities have evolved to include coordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and are exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal Acts governing the Transport Program activities are the Constitution Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing of Acts additional to these may be found on p. 3-64.

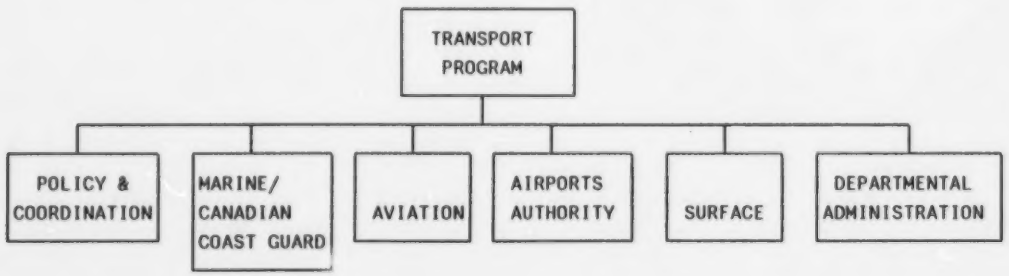
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1989-90 as well as forecast expenditures for 1988-89 and actual and estimated expenditures for 1987-88. Restatements of prior years is a necessary condition to ensure financial and performance comparability.

Figure 1-3: Activity Structure



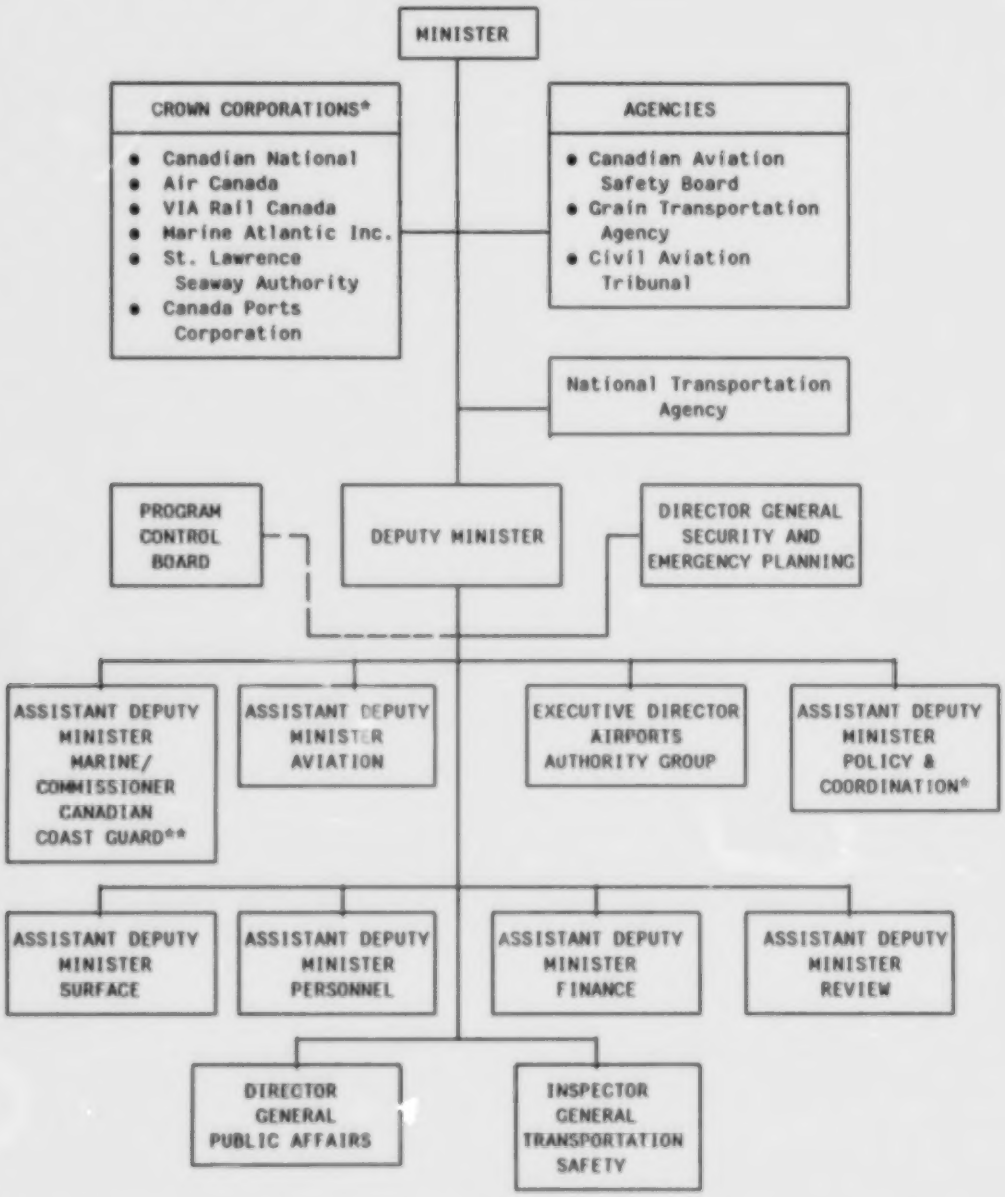
Organization Structure: To meet the Program objective, Transport Canada's organization includes headquarters administrative and policy functions and four operational groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports Authority and Surface - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework, while others, such as Air Canada and Canadian National, are independent but report through the Minister to Parliament. Four Agencies - the Canadian Aviation Safety Board, Grain Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, and National Transportation Agency - also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

Fiscal year 1989-90 marks the fourth year of a planned five-year departmental reorganization that is based on the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and policy, planning and coordination; and improved communication. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

Major resource allocation decisions are made through a Progam Control Board. This committee reviews and makes recommendations on all policies, plans and program proposals with financial and person-year implications. The board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and set resource reduction targets that contribute to federal deficit-reduction objectives.

Figure 1-4 illustrates the Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, starting with the Deputy Minister. It also includes budgetary funding, if required, for the following Crown corporations: Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (including Newfoundland Dockyard Co.), St. Lawrence Seaway Authority (including Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.), Via Rail Canada Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd. and CN Railways.

Figure 1-4: Organization Structure



*For budgetary funding purposes, all Crown corporations except CN and Air Canada report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

**Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., Ltd. and Harbour Commissions.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/ Organization

(thousands of dollars)	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports Authority	Surface	Departmental Administration	Estimates 1989-90 Budgetary
Ministers' Offices /Deputy Minister[1]						27,866	27,866 (357)
ADM Policy & Coordination[2]	275,400						275,400 (297)
ADM Personnel						55,300	55,300 (945)
ADM Finance						79,906	79,906 (1,197)
ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard[3]		596,544					596,544 (6,062)
ADM Aviation			506,209				506,209 (6,904)
Executive Director, Airports Authority				(82,550)			(82,550) (4,027)
ADM Surface					66,418		66,418 (413)
Crown Corporations							
o Marine Atlantic	253,467						253,467
o Via Rail Canada	541,000						541,000
o Jacques Cartier and Champlain Bridges	10,684						10,684
o Canada Ports Corporation	27,000						27,000
o St. Lawrence Seaway Authority	26,900						26,900
o Canadian National Railways	18						18
o Canarctic Shipping Co.		4,806					4,806
Total Net Program (and Person Years)	1,134,469 (297)	601,350 (6,062)	506,209 (6,904)	(82,550) (4,027)	66,418 (413)	163,072 (2,499)	2,388,968 (20,202)

1. Includes Public Affairs, Legal Counsel, Review, Transportation Safety, Security and Emergency Planning, Program Control Board Secretariat and Airport Transfer Task Force.

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canadian National Railway, Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and Via Rail Canada Inc.. Appropriations are listed separately under the Crown Corporations heading.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriation is listed separately under the Crown Corporations heading.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Government Objectives: Objectives of the government's economic renewal strategy are:

- Putting its fiscal house in order;
- fostering entrepreneurship, risk-taking and innovation;
- making the Canadian economy more dynamic, flexible and competitive in world markets, and
- providing an improved framework for sustained, non-inflationary economic growth and job creation.

This strategy, along with the subsequent policies of tax reform, free trade, economic regulatory reform, privatization and financial sector reform, are designed to strengthen Canada's competitiveness and capacity for growth.

Regional development remains of significant importance as shown by creation of the Atlantic Canada Opportunities Agency, the Western Diversification Office and the Federal Economic Development Initiative in Northern Ontario. Other government priorities include cooperative federalism and social justice.

Transport Canada priorities relate primarily to federal economic renewal measures. These include strengthening the market economy through economic regulatory reform and restoring public finances through cost recovery, reorganization, downsizing and commercialization/ divestiture of airports. The ERDA sub-agreements on transportation and the National Safety Code for motor vehicles support regional development and cooperative federalism.

Transport Canada's first priority of safety supports the federal goal of social justice. The department continues to improve safety legislation in marine, air and rail modes and accident investigation as well as ensuring disabled persons' access to transportation.

Economic Performance: In 1988, the Canadian economy entered its sixth year of almost uninterrupted growth since the 1982 recession. During the post-recession period, 1983-87, economic growth averaged 4.2% a year, among the highest of industrialized nations. That growth reflects productivity and employment increases of 1.8% and 2.4%, respectively.

However, output did not grow evenly in all sectors. Goods production, the driving force behind freight transportation, increased by 4.9% a year with the primary sector (agriculture, forestry, fishing

and mining) posting 4% growth and the secondary sector (manufacturing, construction and utilities) a 5.3% growth. As a result, transportation services increased by an average of 4.3% a year, in line with overall economic growth but higher than the service side of the economy which grew by an average of only 3.8%. During the same period, income and population - key factors that influence travel - have increased by an average of 1.2% and 0.8% a year respectively. In transportation, the highest growth during 1983-87 was recorded in motor (6.3%) and water (4.5%) transport. Rail and air transport recorded below-average growth rates.

Not only are provincial economies captive to the vagaries of economic growth abroad for their exports, but some of their industries face competition from foreign goods at home. Provinces and industries directly affected by international trade patterns include B.C. and its lumber industry, Alberta agriculture and oil and gas sectors, Saskatchewan agriculture, Ontario's automobile industry, Quebec power, textile and pulp and paper industries, and Atlantic fishing and emerging oil and hydroelectric sectors.

During the post-recession period of 1983-87, provinces with economic growth higher than the national rate of 4.2% a year included Ontario, Quebec and Nova Scotia. Alberta's growth averaged less than 1% a year, followed by Saskatchewan with about half the national rate.

Economic Outlook: As the economic cycle continues to mature, lower economic and transportation growth rates are more likely. One major source of uncertainty is Canadian exports. There are concerns about Canada's ability to export successfully when U.S. domestic demand is expanding at a slower rate and when the Canadian exchange rate is appreciating. Compared to growth during the post-recession period, economic growth over the next nine years will be lower in all provinces except Saskatchewan and Alberta, whose economies were severely hit in the last few years.

For Canada, economic growth in 1988-91 and 1992-96 is expected to average 2.4% a year, almost half the post-recession (1983-87) rate of 4.2%. Real income per capita should increase at 1.2% a year for the first period and 1.4% for the second.

Population growth will drop to 0.7% a year during 1992-96, while inflation (CPI) should grow at half the rate of the previous decade (1978-87) and lower than that of the post-recession period.

During the coming four years, growth in transportation activity is expected to exceed general economic growth by one half of one percent per year with an important factor being the effect of economic regulatory reform on transportation. During 1992-96, the growth rate is expected to average 2.5% a year.

2. Initiatives

Following is an elaboration, by Activity, of initiatives planned for 1989-90:

Policy and Coordination

Safety: The multi-modal safety strategy developed in consultation with other groups, will include a discussion paper with options, communication activities as well as a safety booklet and videotape. Guidelines will be developed to administer the Motor Vehicle Transport Act and amended truck licensing regulations will be prepared.

Regional Development and Communications: The development of a National Highway Policy will be undertaken including a long-term federal strategy towards highway funding and highway related bridges. Additional financial and management control structures for Economic and Regional Development Agreements (ERDA) will be developed and implemented. Policy, programs and procedures in support of Ministerial agreements to provide funds for alternative transportation facilities, in lieu of branchline retention, will continue to be a priority for this Activity.

Departmental and Government Initiatives: Existing economic regulatory reform legislation will be fine-tuned. A secretariat function to support and improve communications with the regional offices will be developed. As well, a cabinet secretariat function will be established to provide briefings on all items before cabinet committees.

Marine/Canadian Coast Guard

Search and Rescue: two type 500 SAR vessels are being constructed to replace the CCGS Ready and CCGS Racer, 29m intermediate SAR cutters, currently used for SAR operations off the West Coast. They are sister ships, both built in 1963 with an anticipated maximum 20-year effective life span. Construction of the two type 500 SAR vessels is scheduled for completion and delivery by January 1990 for the first vessel and May 1990 for the second vessel. Total estimated cost of the project is $44,087,000.

Regulatory: the regulatory initiative for the mandatory carriage of 406 MHz Emergency Position Indicating Radiobeacons (EPIRBs) commenced early in 1986. Coroner's inquests and formal inquiries into shipping casualties have recognized the safety advantages of these devices and have recommended their carriage by Canadian vessels. It is intended that this regulatory requirement be implemented in May 1989 and be applicable to those vessels 20 m or more in length, excluding pleasure craft.

Aviation

Aviation Safety: Following are safety initiatives planned for the year:

- Although aviation safety will continue to be addressed on a broad front, the following safety issues will be specifically targeted:
  - collision avoidance
  - accident rate of small aircraft
  - human factors in aircraft accidents
  - aviation management safety awareness
- the results of aviation safety programs will be evaluated

Cost Recovery: Aviation Group will continue the development of cost recovery strategies and practices, and complete a proposal to recover the cost of services provided to Canadian operators outside Canada.

Air Navigation System - Major Crown Projects: Within the context of the Canadian Airspace System Plan (CASP), which is intended to guide the development of the Canadian Air Navigation System into the 21st century, several major projects will be under way or under development.

- Progress will continue on the implementation of the Radar Modernization Project which involves the replacement of radars necessary for the effective and efficient control of Canadian air traffic. The Canadian Automated Air Traffic System Project is also under development as a major Crown project and is intended to improve efficiency of the air traffic control function and permit it to handle ever-increasing volumes of air traffic both safely and efficiently. The Microwave Landing System Project is also under development as a major Crown project. This initiative will involve the replacement of existing instrument landing systems (ILS) at Canadian airports with more versatile and reliable systems being introduced around the world.
- to help the department manage the increased scope and complexity of its capital investment program under the CASP, a Systems Engineering and Integration Project has been undertaken. This project will ensure the efficient development and interfacing of major projects to maintain air navigation system integrity.

Airports Authority

Transport Canada Airports Authority Model: Implementation of this Departmental initiative will proceed with the introduction of commercial accounting systems at major federal airports. The business planning process will be refined so that it can become the single, comprehensive management instrument for the Airports Authority Group. As recommended in the study on management practices and controls, an AAG board of directors will be established. Major work will be undertaken to ensure that human resources are adequately trained to work in an increasingly complex environment.

Revenue Generation: There will be an increased focus on ground transportation and parking as a major revenue source. The Montreal Gateway marketing program will be launched. An extensive training program in commercial development also will be implemented.

Transfer of Airports to Local Authorities: The AAG will support the Airports Transfer Task Force in the evaluation and negotiation of proposals to assume responsibility for operating airports.

Surface

Transport of Dangerous Goods: Regulatory enforcement will be improved and increased; the capability to investigate dangerous goods accidents will be increased, and risk-reduction will be pursued through broader review of industry emergency response assistance plans. The current process of frequent regulatory amendments will be shifted towards a multi-year cycle of omnibus amendments.

Road Safety and Motor Vehicle Regulation: Motor vehicle occupant protection will be a high priority, including a major review of international standards for side-impact protection, and more stringent frontal occupant-injury criteria. Voluntary safety standards for All Terrain Vehicles (ATVs) will be developed in consultation with industry. In keeping with international treaty commitments on the environment, work will begin on tightening emission standards on all vehicle classes, to take effect in the mid-1990s.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below, by Activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

Policy & Coordination

Motor Carriers Safety Code (1986-87): During 1987-88 transfer payments to the Provinces for the development and implementation of a national safety code amounted to $1.8M. Work in this area is accelerating for the 1988-89 period with a projected cost of $7.8M.

Economic and Regional Development Agreements (1986-87): The expenditure for subsidiary agreements (ERDAs) with the Provinces of Newfoundland, Quebec, Manitoba, New Brunswick and P.E.I. continued during 1987-88 with total expenditures of $61M.

Marine/Canadian Coast Guard

CCGS *Louis S. St. Laurent* (1988-89): The CCGS *Louis S. St. Laurent* is a type 1300 heavy Gulf icebreaker - largest in the Canadian Coast Guard fleet - and provides ice-breaking services in the Arctic during the summer season and in the Gulf of St. Lawrence during the winter months. The purpose of this project is to modernize the vessel to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. A total estimated cost of $95.5 million for the modernization was approved June 29, 1988, as well as authority to manage the project as a major Crown project. Work on the vessel commenced late August 1988 at Halifax-Dartmouth Industries Limited, with a scheduled completion date of November 1990. (See also p. 3-40)

Small Port Infrastructure (1988-89): As part of the Coast Guard's continuing effort to ensure orderly replacement of public port facilities, such projects as the Fleet Dock reconstruction, Argentia, Nfld., will commence in the spring of 1989 at a cost of $8.5 million; Container terminal, Corner Brook, Nfld., began in August 1988 and is scheduled for completion by June 1990 at a cost of $17 million; shed reconstruction, Goose Bay, Nfld., began in March 1988 and is scheduled for completion by the beginning of 1989 at a cost of $1.4 million; wharf reconstruction, Iona, N.S. commenced in the summer of 1988 and is scheduled for completion in the Spring of 1989 at cost of $2 million; Port Development Phase I and II, Souris, P.E.I., is scheduled for completion by September 1989 at a cost of $8.4 million; Wharf Reconstruction, Souris boat harbour will begin in January 1989 and is to be completed by the end of 1989 at a cost of $2.5 million; wharf extension and back-up land, Sand Point, N.B., began in October 1987 and is scheduled for completion by the spring of 1989 at a cost of $9.9 million; wharf relocation, St. Augustin, Que., began in May 1988, and is to be completed by September 1989 at a cost of $6.9 million, and wharf reconstruction, Paspébiac, Que., to begin in the spring of 1990 at a cost of $6.7 million.

Lightstation Monitoring Program (1988-89): Through implementation of the Lightstation Monitoring Program (LMP), the Coast Guard's objective is to reduce annual operating expenditures by $5 million and the complement of lightkeepers by 155 by 1990-91 at a total cost of $16.8 million. As of June 1988, a total of 123 lightstations had been destaffed and the lightkeeper complement reduced by 89. Actual cost savings will be published at the end of 1989-90 fiscal year. No lightkeepers had been laid off as of October 1988.

Enhanced Light Helicopters (1988-89): To improve the level of safety with respect to operating over water, the Canadian Coast Guard is planning to replace its light helicopters. The aircraft will be multi-tasked to meet the following mission requirements: navigational aids servicing and construction support; station resupply/servicing; ice reconnaissance, pollution and pollution countermeasures; marine SAR support, mercy missions; fleet logistics support; and support to other government and non-government agencies.

Aviation:

Flight Safety (1987-88): Itemized below are current developments for initiatives previously reported:

- To ensure the compatibility of the Canadian Airspace Plan with developments in satellite navigation, a working group was formed to co-ordinate and direct studies.

- On December 3, 1987, Treasury Board approved the implementation of the Systems Engineering and Integration Project. Requests for proposals were sent to industry and a contract was recently awarded.

- The Aviation Safety Programs Branch continues to conduct executive safety seminars, company aviation safety officer programs and civil aviation management programs. The educational program to alert helicopter operators and users to the hazards of overwater operations continues, and the branch is developing a comprehensive collision avoidance programme for all users of the national civil air transportation system.

- A medium and long term strategy for emergency locator transmitters (ELTs) has been developed and a two-year field trial of ELTs built to a new standard is expected to start in early 1989.

Operational Fleet Plan (1987-88): A task force has completed most of the work needed to determine the types and numbers of aircraft required in the operational fleet to complete essential operational inspection flying and pilot training goals. The report will recommend substantial changes to the operational fleet during the next 15 years.

Airports Authority

Airport Devolution (1986-87): The Department is currently evaluating four proposals for the transfer of responsibility for operation of selected airports to local authorities.

Airports Safety (1986-87): A formal airport safety program encompassing all safety-related activities at Canadian airports has been developed and is being implemented. A national program for the training and certification of airport firefighters has been developed. A major review of the entire crash, fire and rescue activity was undertaken and a number of recommendations for improvement will be considered for implementation.

Airports Marketing (1988-89): A Pacific Rim marketing team was established to launch a joint effort with provincial, municipal and private sector bodies to attract investment and increase air services at Vancouver International Airport. Other efforts include the development of airport business centres and in-transit lounges. Economic impact studies will be completed at all international airports by March 1989 and all other airports in the next fiscal year.

Commercial Development (1988-89): Retail development projects are being undertaken at Vancouver, Pearson, Mirabel and Halifax international airports. Preliminary results at Vancouver indicate incremental retail revenues of $5 million per annum. The AAG land management program is under constant review and has led to several revenue generating initiatives at Pearson, Edmonton and Dorval international airports. New courses on commercial development have been developed for implementation in 1989.

Surface

Railway Safety (1987-88): the Railway Safety Act has been passed, modernizing the regulation of railway safety and transferring the regulation of railway safety and compliance to Transport Canada from the National Transportation Agency (NTA) - the former Canadian Transport Commission.

Transport of Dangerous Goods (1986-87): three remedial measures specialists have been deployed to regional locations to review industry accident preparedness activities and to evaluate industry response to dangerous goods accidents; the number of compliance inspections has been increased two-fold to 4,000; CANUTEC's ability to respond to requests for scientific interpretations of the Act and Regulations has been strengthened by upgrading of the training and qualifications of the advisors, and provincial liaison with respect to compliance and information exchange is ongoing.

E. Program Effectiveness

During fiscal year 1988-89, the Program Evaluation Branch completed two evaluations and one special study. Underway are four evaluations and preparatory studies for six other evaluations.

Results of the two completed evaluations are shown below. In each case an implementation action plan has been developed by the group in response to the study recommendations.

- **The Transport of Dangerous Goods Evaluation** found that the program is essential as a means of dealing with high-profile or large scale incidents. It also determined that while program costs can be identified, to analyze the consequential benefits attributed to it would require much greater data gathering. The evaluation found public perception of risk tended to be greater than it actually is.

- **The Evaluation of Training** concluded the current organizational structure of the training establishment is the most cost-effective and that there were no compelling reasons to integrate or decentralize it. The training provided to employees was considered to be generally appropriate and the quality of instructors, materials, facilities and teaching methods was perceived to be of high quality by trainees and supervisors. Most importantly, results indicate training makes a major contribution to departmental operations.

In addition a special study was completed on an experimental Air Traffic Services cooperative education program. The study determined that a clear policy statement, together with comprehensive standards and guidelines, was necessary before reinstating the program.

As a result of preparatory studies involving program description, issue identification and the methodology to address the issues, evaluations are under way, covering: **Icebreaking and Arctic Operations, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Public Ports and Harbours, and Aviation Regulatory and Aviation Safety**.

Preparatory studies have begun on six components. These are: **Emergency Planning, Airports, Air Navigation System, Marine Environmental Protection,** and both **Surface and Marine Policy**. It should be noted that not all of the preparatory studies may lead to program evaluations.

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination

Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services in support thereof; to provide secretariat services for the Minister and Deputy Minister.

Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation non-operational or multi-modal policy, involving the marine, air and surface modes and related Crown corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support to VIA Rail, the Branch Line Rehabilitation Program, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services; Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges), and Welland Canal.

Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 47.5% of the Department's net total 1989-90 expenditures and 1.5% of the total person-years.

Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change	For Details See Page
Budgetary				
Strategic Policy and Analysis	**5,615**	6,448	(833)	2-7
Research and Development	**19,477**	20,326	(849)	2-8
Transportation Policy and Financial Support*	**1,030,028**	1,024,084	5,944	2-11
Direction and Coordination	**79,349**	52,363	26,986	2-16
	1,134,469	1,103,221	31,248	
Non Budgetary				
Loan to St. John's Port Corporation	**-**	1,000	(1,000)	2-11
Loan to Prince Rupert Port Corporation	**17,260**	-	17,260	2-11
	1,151,729	1,104,221	47,508	
Person-Years	**297**	357	(60)	

* Includes $17.4 million for the construction of a ferry for the P.E.I.-N.S. Ferry service and related terminal facilities. Management of this capital project will shift to the Marine Activity during 1989-90. This project is reported on p. 3-9.

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are $47.5 million or 4.3% higher than the 1988-89 forecast. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** reduced spending in salaries and wages ($2.8 million) due to staff reduction; offset by increases in professional services ($3.0 million)	0.2
• **Capital:** decreased spending for automating and equipping offices ($0.1 million); increase for construction of Northumberland Ferry and related terminal facilities ($17.4 million).	17.3
• **Grants and Contributions:** decreased requirements for Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($5.1 million), completion of Montreal Commuter Train System ($7.6 million), Labour Assistance Program ($22.6 million), Prairie Branchline Rehabilitation ($22.8 million), Transport for Disabled Persons ($0.7 million), Motor Carriers Safety Code ($0.3 million), Newfoundland Freight Transportation ($2.7 million) and Freight Rates for Grain producers ($31.0 million); offset by increased spending for BC Water Transport ($0.8 million), Highway Improvements ($24.9 million), Ferry and Coastal Freight ($0.7 million), Leasing of Grain Cars ($1.3 million) and Victoria Jubilee Bridge ($0.4 million)	(64.7)

	$ Millions
Budgetary - Crown Corporations	
• establishment of the Interport Loan Fund ($27.0 million), increased payments to Marine Atlantic ($122.7 million), St. Lawrence Seaway Authority ($1.5 million) and Jacques Cartier and Champlain Bridges ($1.0 million); offset by decreases in payments to VIA Rail ($70.9 million), Canada Ports Corporation ($2.8 million), and Canadian National Railways for Labour Assistance ($0.1 million)	78.4
Non-Budgetary	
• net increase in non-budgetary expenditures as a result of a loan to Prince Rupert Port Corporation	16.3

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 budgetary forecast is $15.5 or 1.3% greater than the budgetary 1988-89 Main Estimates of $1,087.7 million. The difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** increased as a result of the Activity assuming responsibility for Economic Research from the National Transportation Agency (NTA) - previously the Canadian Transport Commission (CTC), and increased funding for research and development for the Core R&D program	4.1
• **Grants and Contributions:** decreases in spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($7.1 million) due to start-up delays, Highway Improvement Programs ($1.9 million), Newfoundland Freight Transportation ($8.5 million), Prairie Branchline Rehabilitation Program ($19.9 million), Leasing of Grain Cars ($1.0 million) and Victoria Jubilee Bridge ($0.4 million); offset by increased spending for Labour Assistance Program ($22.6 million), Commuter Rail Services ($3.6 million), Risk Research ($0.1 million), National Safety Code ($1.4 million), Transport of Disabled Persons ($0.6 million) and Freight Rates for Grain producers ($19.1 million)	8.6
Budgetary - Crown Corporations	
• **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** traffic safety program	2.0

Budgetary - Crown Corporations (cont'd)

- **Canada Ports Corporation:** dust control, heating projects at Churchill, and improvements at Sept-Îles, Pointe-aux-Basques 2.3
- **Marine Atlantic:** capital program slippage (2.5)

Past Financial Performance

Figure 2-2: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates*	Change
Budgetary			
Strategic Policy and Analysis	7,772	5,053	2,719
Research and Development	16,914	15,275	1,639
Transportation Policy and Financial Support	1,318,070	835,071	482,999
Direction and Coordination	1,052,801	54,743	998,058
	2,395,557	910,142	1,485,415
Non-Budgetary			
Transportation Policy and Financial Support	1,000	2,000	(1,000)
	2,396,557	912,142	1,484,415
Person-years	350	309	41

* Main Estimates, at the Sub-Activity level, have been restated to correspond with a reallocation, in 1988-89 and 1989-90, of Grants and Contribution payments and payments to Crown corporations to the Sub-Activities where the expenditure decisions are made. In 1987-88, all payments for G&C and to Crown corporations had been displayed under Transportation Policy and Financial Support sub-activity.

Explanation of Change: Actual financial requirements were $1,484.4 million or 162.7% greater than projected in 1987-88 Main Estimates. The major causes for this increase are as follows:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** increased salary costs ($0.5 million) and transferred handicapped program spending ($1.2 million); offset by decreased spending on other operating costs ($2.7 million) 0.2

- **Grants and Contributions:** lapsed and deferred spending on ERDA projects ($1.0 million), branchline rehabilitation ($3.0 million), grants to Montréal commuter services ($13.7 million), Newfoundland Freight Transport ($12.2 million), and various forecast spending lapses ($4.8 million); offset by increased spending on Highway Improvements ($13.0 million), National Safety Code ($1.8 million), Special Assistance to Grain Producers ($28.2 million) and various small increases to contributions ($1.1 million) 12.1

Budgetary - Crown Corporations

- **Via Rail Canada Inc.:** increased funding as a result of cost escalation in services purchased from operating railroads, revenue generation shortfalls and increased labour assistance 104.3

- **Marine Atlantic:** increased operating and capital assistance 22.6

- **Others:** minor net decreases in payments to Crown corporations (4.4)

- **Forgiveness of Debts:** the following items were written off the Accounts of Canada:

Marine Atlantic	327.6
St. Lawrence Seaway Authority	624.9
Montreal Port Corporation	132.9
Vancouver Port Corporation	76.5
St. John's Port Corporation	37.8
Prince Rupert Port Corporation	27.1
Halifax Port Corporation	25.6
Canada Ports Corporation	17.8
CNR	19.5
Jacques Cartier and Champlain Bridge	59.8
Coast Ferries Ltd.	0.1
	1,349.6

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Policy and Coordination, please refer to the following sub-activities:

		Page
A.1	Strategic Policy and Economic Analysis	2-6
A.2	Research and Development	2-8
A.3	Transportation Policy and Financial Support	2-10
A.4	Direction and Coordination	2-15

A.1 Strategic Policy and Economic Analysis

Objective

To recommend corporate options for multi-modal and strategic transportation policies and provide data, forecasts, economic analyses and economic research for policy and program development purposes.

Description

This sub-activity encompasses transportation related economic data bases, forecasting and studies, corporate planning and strategic policy formulation. A department-wide perspective is taken in these activities to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among various transportation plans and policies and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Analysis: Transportation statistics, forecasts and economic analysis are prepared at national, modal, regional and site levels with the objective of providing managers with data required for planning, strategic and operational policy assessment and decision making. Economic research contributes specialized inputs to management's information base. In addition, frequent requests are received for statistics, forecasts and analyses in support of Departmental objectives.

Strategic Policy: Short and long-term strategic transportation issues are identified and analysed in order to identify and recommend corporate options and priorities to address them. Assistance is provided to implement transportation policies and legislation for approved strategies. In order to carry out this role, it is necessary to identify social, economic and institutional trends and their implications, develop specific corporate priorities, challenge policy proposals with respect to these priorities and integrate them into the processes that lead up to major transportation initiatives and legislation.

Resource Summaries

The Strategic Policy and Economic Analysis sub-activity accounts for 0.5% of the financial resources and 14.5% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-3: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	3,820	27	4,502	43	4,460	44
Grants and Contributions	-	-	10	-	53	-
Strategic Policy	1,795	16	1,936	20	3,259	25
	5,615	43	6,448	63	7,772	69

1987-88 Financial Performance: Economic Analysis was organized as a separate component of Policy and Coordination in 1986-87.

Figure 2-4: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates*		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	4,460	44	2,836	24	1,624	20
Grants and Contributions	53	-	37	-	16	-
Strategic Policy	3,259	25	2,180	20	1,079	5
	7,772	69	5,053	44	2,719	25

* See footnote to Figure 2-2, p.2-4 for an explanation of the difference between this Estimates column and Transport Canada's Part III for 1987-88.

Performance Information and Resource Justification

Due to the primary staff role nature of the Strategic Policy component to the department and the Minister, quantitative measurement of the relationship between the resources applied and performance is inappropriate.

The economic research function of the National Transportation Agency (formerly the Canadian Transport Commission) was transferred to the Economic Analysis component of Policy and Coordination in 1987-88.

Economic Analysis resources are directed towards providing the Department with timely, accurate and complete management information necessary for effective policy development, planning and performance monitoring. In addition, efforts are directed towards stimulating as much transportation related economic research activity as possible with the limited resources available in order to improve the overall departmental program delivery effectiveness.

A.2 Research and Development

Objective

To plan and conduct research and development activities to assist in implementing federal policies and programs as they apply to transportation, to meet specific Departmental goals for improved access for handicapped and energy conservation and to implement innovation in transportation industry in contribution to the achievement of Departmental objectives.

Description

The present priority in transportation research is early identification and long-term application of emerging technologies in support of Departmental priorities such as safety. Funds are directed to industry and academic research efforts to develop original concepts and to adapt foreign innovations to the Canadian transportation market.

Resource Summaries

The Research and Development sub-activity accounts for 1.7% of the financial resources and 17.2% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-5: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	18,177	51	17,371	60	15,580	62
Grants and Contributions	1,300	-	2,955	-	1,334	-
	19,477	51	20,326	60	16,914	62

1987-88 Financial Performance: Actual 1987-88 expenditures were $1.6 million higher than Main Estimates as a result of departmental resource transfers.

Figure 2-6: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates*		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	15,580	62	13,000	61	2,580	1
Grants and Contributions	1,334	-	2,275	-	(941)	-
	16,914	62	15,275	61	1,639	1

Performance Information and Resource Justification

The Department's research and development effort is directed towards stimulating research activity within limited resources and seeks to optimize the potential benefits of this research to improve transportation safety, economy and effectiveness. Resources are allocated among the different elements of the program according to controlled allotments for core research, energy and Economic and Regional Development Agreement (ERDA) related research.

Research and development activities are priorized and funded with the aim of achieving timely technological innovation in support of departmental policy, operational, regulatory and procurement objectives; contributing to the related federal objectives in such areas as energy, improved access for handicapped and elderly and industrial and regional development; promoting and facilitating timely technological innovation in the Canadian transportation community; fostering cooperation with other federal departments, other levels of government, industry, universities, other countries and international agencies. The person-year resource requirement is related to total available funding, the number and complexity of projects, their stage in the innovation cycle and the monitoring and diffusion activities involved.

Major outputs of the program are: core (developmental) research, energy conservation, ERDA-related research and applied technology. The core research function encompasses exploratory work focussing on emerging technologies and long-term applications in support of departmental objectives and sector-directed work in support of policy objectives. Tasks under the energy allotment include: conservation, alternative fuels and energy transport. The principal project under the Quebec ERDA sub-agreement is the funding of provincial transportation research through contracts to industry. The Department also acts as a catalyst to research by contributing to the Canadian element of the U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), university-based research institutes and university related granting councils.

A.3 Transportation Policy and Financial Support

Objective

To provide policy advice and, where necessary, financial support to achieve departmental objectives in the air, marine and surface modes of transportation.

Description

This sub-activity facilitates the efficient and economical movement of rail freight and passenger traffic, motor carrier traffic, coastal and inland shipping, ferry services, domestic, international and transborder air transportation and Canadian representation in the International Civil Aviation Organization (ICAO) by the following means.

Air Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on domestic and international air transportation issues, air services subsidies, petitions against regulatory decisions, negotiation of international and transborder bilateral air agreements, designation of Canadian carriers for international services; representation before the International Civil Aviation Organization (ICAO); and administration of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes (1984) with the United States of America.

Marine Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on national and international marine transportation policies and systems in order to achieve departmental objectives for efficient, economical and effective maritime transportation of people and goods. Financial support is provided to B.C. coastal shipping and ferry services, private Atlantic region ferry services and Newfoundland Dockyard Company.

Subsidies are paid to Marine Atlantic to maintain services guaranteed to Atlantic Canada by Confederation and subsequent agreements. Further capital acquisition support contributions are made for ferry construction, terminal and support facilities and major ship repair or refitting.

Newfoundland Dockyard Company is receiving assistance over a four year period to ensure the survival of the facility during a downturn in offshore fishing fleet maintenance, the loss of a Russian trawler repair contract and a reduction in the size of the Marine Atlantic fleet.

Surface Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on rail and highway transportation issues including highway related Economic Regional Development Agreements (ERDA), branchline rehabilitation, highway improvement programs, hopper car refurbishing and leasing arrangements, containerization of Newfoundland rail freight, pension and labour adjustment assistance and statutory payments to replace tolls on the Victoria Jubilee Bridge.

Financial support is also provided to: VIA Rail Canada Inc. for operation of rail passenger services that are uneconomical, to finance the acquisition of new equipment, infrastructure improvements and maintenance facilities and to provide labour adjustment assistance to employees affected by government sanctioned efforts to improve efficiency and economy, reduce duplication in services and minimize losses; and Canadian National Railways for labour assistance,

Resource Summaries

The Transportation Policy and Financial Support sub-activity accounts for 90.9% of the financial resources and 29.6% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-7: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,450	15	1,571	19	1,310	17
Marine Policy and Programs	20,883	30	3,741	37	3,668	43
Marine Atlantic	253,467	-	130,699	-	455,162	-
Coast Ferries	-	-	-	-	75	-
Grants and Contributions	28,195	-	32,463	-	29,227	-
Surface Policy and Programs	4,670	43	4,777	47	3,735	51
VIA Rail	541,000	-	611,925	-	604,438	-
Canadian National Railways	18	-	116	-	19,453	-
Grants and Contributions*	180,345	-	238,792	-	201,002	-
	1,030,028	88	1,024,084	103	1,318,070	111
Non-Budgetary						
St. John's Port Corporation	-	-	1,000	-	1,000	-
Prince Rupert Port Corporation	17,260	-	-	-	-	-
	1,047,288	88	1,025,084	103	1,319,070	111

* Includes statutory payment for Victoria Jubilee Bridge - $3,000,000

1987-88 Financial Performance: In 1987-88 debts were written off amounting to $1,349,528,279 for the following Crown corporations: Marine Atlantic Inc., St. Lawrence Seaway Authority, Montreal Port Corporation, Vancouver Port Corporation, St. John's Port Corporation, Prince Rupert Port Corporation, Halifax Port Corporation, Canada Ports Corporation, CNR, Jacques Cartier & Champlain Bridges and Coast Ferries Ltd.

The Grants and Contributions lapse was mainly caused by delays in ERDA projects, Highway Improvement projects, the Prairie Branchline Rehabilitation project and the Newfoundland Freight Transportation project.

The main reasons for the operating expenditure lapses are non-expenditure of energy related funds and the deferment of other professional and special services projects.

Figure 2-8: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates**		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,310	17	1,675	21	(365)	(4)
Marine Policy and Programs	3,668	43	4,518	46	(850)	(3)
Marine Atlantic	455,162	-	105,022	-	350,140	-
Coast Ferries	75	-	-	-	75	-
Grants and Contributions	29,227	-	30,050	-	(823)	-
Surface Policy and Programs	3,735	51	8,268	52	(4,533)	(1)
VIA Rail	604,438	-	500,000	-	104,438	-
Canadian National Railways	19,453	-	413	-	19,040	-
Grants and Contributions*	201,002	-	185,125	-	15,877	-
	1,318,070	111	835,071	119	482,999	(8)
Non-Budgetary						
St. John's Port Corporation	1,000	-	2,000	-	(1,000)	-
	1,319,070	111	837,071	119	481,999	(8)

* Includes statutory payment for the Victoria Jubilee Bridge - $3,321,970

** See footnote to Figure 2-2, p. 2-4.

Performance Information and Resource Justification

In 1989-90, the resources of the Transportation Policy and Financial support sub-activity are expected to be directed 77.2% to Crown corporations, 20.2% to grants and contributions in support of transportation objectives and 2.6% towards administrative overhead, control and coordination.

Air Policy and Programs: performance is measured in terms of variety and scope of service offerings, both domestically and internationally, as well as financial health of Canadian carriers. In the international sector, some 45 air bilateral agreements have been put in place. Within the framework of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes, some 90 applications have been reviewed and 67 new short-haul air services approved between Canada and the U.S.A. About 12-15 rounds of bilateral negotiations for new or revised air service agreements are planned. In the domestic sector, policies are being developed which reflect the new economic regulatory framework arising from the "Freedom to Move" initiative and deficit reduction programs.

Marine Policy and Programs: administers a grants and contributions program for private ferry operators and BC ferry services as well as administering and coordinating subsidies to the following corporations:

Marine Atlantic Inc.: provides ferry and coastal shipping capacity for movement of freight, vehicles and passengers in Atlantic Canada. It is expected that the corporation will move 2.5 million auto equivalent units (AEU) for a subsidy of $47.46 each AEU in 1988. The minor decline in the subsidy per AEU is attributable to new vessels entering service. *The M.V. Caribou*, *M.V. Atlantic Freighter* and *M.V. Northern Ranger* entered service in 1986 and the *M.V. Joseph and Clara Smallwood* will enter service in 1989. The corporation's overall performance is measured in terms of cost recovery and the ability of management to deliver planned capacity at expected cost with adequate levels of client satisfaction.

Newfoundland Dockyard Company: will provide essential fleet repair services to locally-based vessels, offshore trawlers and vessels of Marine Atlantic, but is expected to operate below capacity from 1986-87 to 1989-90 and to require financial assistance during the restructuring of the company.

Surface Policy and Programs: administers subsidies to Via Rail and manages the grants and contributions programs described below:

VIA Rail Canada Inc.: in 1989-90, will be requested to submit a business plan which will present options consistent with the new budget constraints and policy direction set by the government.

Grants and Contributions: administered by Surface Policy and Programs, are grouped by purpose, as follows:

- **Grain Transportation:** contributions are made towards rehabilitation of branch lines ($5.8 million), hopper car leasing ($17.5 million), and special assistance to freight rates charges to grain producers ($14.1 million).

- **Highway Transportation:** financial assistance is provided within the context of ERDA sub-agreements and other bilateral agreements (expected to reach $109.3 million in 1989-90) and Yellowhead highway program ($20.0 million) in order to improve interprovincial connections and assist economic development in regions that have fallen behind national standards or serve as bridges between isolated population concentrations.

- **Other Grants and Contributions:** include such items as contributions in support of a National Motor Carrier Safety Code ($7.5 million).

A.4 Direction and Coordination

Objective

To provide direction and overall management to the Policy and Coordination Activity; represent the Minister and Deputy Minister at the regional level; provide executive services of financial assessment, administrative services and resource management; and coordination services of departmental secretariat, Crown corporation policy, intergovernmental relations and transportation of the disabled.

Description

This sub-activity provides, for the other sub-activities of the Policy and Coordination Activity, the Deputy Minister and Minister, direction and coordination, regional coordination and consultation with stakeholders, coordinating replies to correspondence and requests under the Access to Information Act, policy and financial assessments, overall coordination of Crown corporation shareholder responsibilities, controlling payments against specialized contribution procedures or regulations, providing purchasing and personnel liaison services, etc.

Direction: constitutes the office of the ADM and Associate ADM, Regional Directors and Executive Services which provide overall direction to the Policy and Coordination Activity in the formulation of policy, exercising financial control and providing delegated services on behalf of modal directors, Economic Analysis, Coordination, Personnel, Finance and Administration.

Assistance to pensions of former employees of Newfoundland and Intercolonial and PEI railways ($4.0 million), statutory payments for the Victoria Jubilee Bridge ($3.0 million), and support to research projects, educational and industry associations, are managed by this function. The level of funding for such items fluctuates yearly.

Coordination Group: acts as the Departmental Secretariat, advises the Minister on shareholder duties towards Crown corporations that are not heavily appropriation-dependant, coordinates industrial and inter-government relations and manages programs that assist the transportation of the handicapped.

Canada Ports Corporation and the St. Lawrence Seaway Authority receive payments towards capital projects deemed necessary for health, safety or maintenance of essential services reasons. Loans are occasionally made from the Consolidated Revenue Fund to local port corporations for commercially viable projects.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation - a subsidiary to the St. Lawrence Seaway Authority - receives operating subsidies to supplement toll revenue, fund a major three-year safety program and pay for major bridge maintenance.

Resource Summaries

The Direction and Coordination sub-activity accounts for 6.9% of the financial resources and 38.7% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-9: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	2,515	22	2,678	28	979	15
Grants and Contributions	4,185	-	4,426	-	4,804	-
Regional Directors	1,993	31	2,294	39	2,138	27
Coordination	5,507	62	4,467	64	4,170	66
Canada Harbour Place Corp.	-	-	-	-	2,000	-
Canada Ports Corporation	27,000	-	2,775	-	19,985	-
St. Lawrence Seaway Authority	26,900	-	25,400	-	649,450	-
J. Cartier/Champlain Bridge	10,684	-	9,713	-	65,981	-
Montreal Port Corporation	-	-	-	-	132,995	-
Vancouver Port Corporation	-	-	-	-	76,494	-
St. John's Port Corporation	-	-	-	-	37,768	-
Prince Rupert Port Corporation	-	-	-	-	27,085	-
Halifax Port Corporation	-	-	-	-	25,556	-
Grants and Contributions	565	-	610	-	3,396	-
	79,349	115	52,363	131	1,052,801	108

1987-88 Financial Performance: Lapses in funding provided to the Direction component in 1987-88 Main Estimates were offset by expenditures in Regional Offices that were fully operational by the end of the fiscal year. The Coordination component lapsed professional and special service funds due to deferments of projects.

Figure 2-10: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates*		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	979	15	3,086	12	(2,107)	3
Grants and Contributions	4,804	-	4,160	-	644	-
Regional Directors	2,138	27	-	-	2,138	27
Coordination	4,170	66	5,574	73	(1,404)	(7)
Canada Harbour Place Corp.	2,000	-	5,220	-	(3,220)	-
Canada Ports Corporation	19,985	-	3,485	-	16,500	-
St. Lawrence Seaway Authority	649,450	-	24,500	-	624,950	-
J. Cartier/Champlain Bridges	65,981	-	5,618	-	60,363	-
Montreal Port Corporation	132,995	-	-	-	132,995	-
Vancouver Port Corporation	76,494	-	-	-	76,494	-
St. John's Port Corporation	37,768	-	-	-	37,768	-
Prince Rupert Port Corporation	27,085	-	-	-	27,085	-
Halifax Port Corporation	25,556	-	-	-	25,556	-
Grants and Contributions	3,396	-	3,100	-	296	-
	1,052,801	108	54,743	85	998,058	23

* See footnote to Figure 2-2, p. 2-4.

Performance Information and Resource Justification

Resources are allocated to Direction and Regional Director components primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall Activity and to provide a regional corporate focal point.

In carrying out this role, the Assistant Deputy Minister and Executive Services provide the following outputs: direction and goals, objectives and performance targets; Regional Directors provide coordination and consultation with stakeholders, carry out specific program delivery, develop regional statistics and forecasts and economic studies through seven regional offices; Executive Services reviews and processes from the Group departmental, Ministerial, Treasury Board and Order-in-Council decision documents having financial implications; economic and financial assessments of program delivery proposals and planning documents for Crown corporations and provides resource management, personnel, materiel management, finance and administrative services for the Group.

Resources are allocated to the Coordination component for salaries, policy studies, publicity and publishing and the disabled program. Coordination provides the following outputs: a management of the Crown corporation planning cycle, provides a coordination point for cabinet documents and policy initiatives, implements government policies and

exercises the Minister's shareholder privileges/responsibilities for transport Crown corporations that are not normally appropriation-dependant; proposes, implements, administers and enforces accessibility regulations, assists carriers through selected assistance programs and promotes public education and awareness of handicapped persons' transportation needs; controls, analyses, distributes and actions ministerial correspondence, briefing material, requests under the Access to Information Act, legal and policy documentation requirements; coordinates intergovernmental and industry dealings with the department through delegated or interdepartmental programs such as the ERDAs by serving as a conduit and arranging the required participation of different groups, accumulating data and reporting, liaising with regional policy and cooordination offices and organizing conferences, forums and similar consultative processes.

Coordination Group: administers and coordinates subsidies to the following corporations:

Canada Ports Corporation: receives capital subsidies for projects that are considered necessary in order to maintain services to improve facilities or for health and safety reasons. Financially independent ports occasionally borrow from the government for capital projects offering a positive rate of return and definite user commitment. Prince Rupert Port Corporation is receiving a $17.3 million loan to undertake development of the Fairview Terminal.

St. Lawrence Seaway Authority: will receive $26.9 million in the fourth year of a program totalling $175 million over seven years in support of capital works and maintenance to rehabilitate canal walls, locks and support structures of the Welland Canal.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation: administers two bridges over the St. Lawrence Seaway and part of the Bonaventure autoroute. Partial cost recovery is achieved from tolls on the Champlain bridge with remaining costs subsidized by an expected $10.6 million in 1989-90. Tolls have not been increased since 1962 and are increasingly deficient in the face of rising repair, maintenance and surveillance costs.

B. Marine/Canadian Coast Guard

Objective

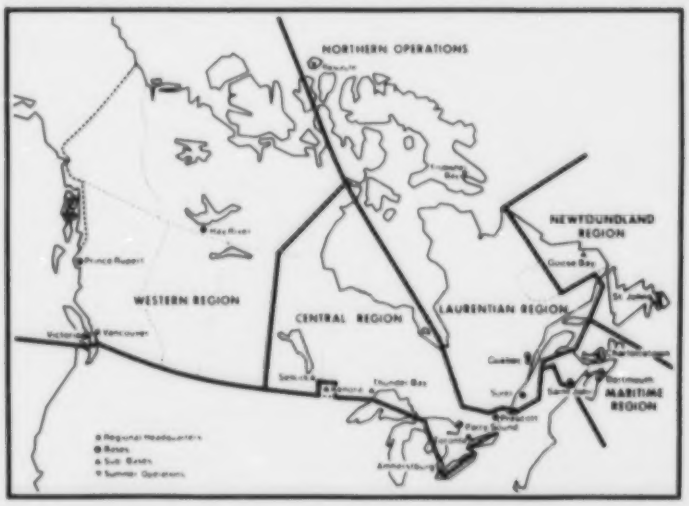
To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

Description

The Marine/Canadian Coast Guard activities encompass the provision of marine navigation systems, including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communications; the provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue, enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; and the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

The Canadian Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions, in turn, operate 11 main bases and five sub-bases. Figure 2-11 displays the regional boundaries and the location of all bases and sub-bases.

Figure 2-11: Canadian Coast Guard Bases and Sub-Bases



Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel *M.V. Arctic*, by Canarctic Shipping Company Ltd.

Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 25.2% of the Department's net total 1989-90 expenditures and 30.0% of the total person-years.

Figure 2-12: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change	For Details See Page
Marine Navigation Systems	313,473	336,474	(23,001)	2-26
Icebreaking and Arctic Operations	153,973	117,377	36,596	2-31
Marine Regulatory	31,626	32,962	(1,336)	2-35
Marine Search and Rescue	98,648	84,837	13,811	2-38
Public Harbours and Ports	88,922	66,768	22,154	2-42
Direction and Administration	9,902	9,839	63	2-44
Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,806	6,262	(1,456)	2-46
Pilotage Services	-	1,600	(1,600)	2-49
	701,350	656,119	45,231	
Anticipated capital slippage*	100,000	-	100,000	
	601,350	656,119	(54,769)	
Person-years	6,062	6,054	8	

* In order to allow for inevitable delays in contracting and construction, the department plans a higher level of activity to compensate for expected slippage. This anticipated slippage of $100 million has been temporarily assigned to the Marine Activity.

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are $54.8 million or 8.3% less than the 1988-89 forecast expenditures, after the capital lapse. The decrease is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• increases for salaries and wages and employee benefit plans	12.4
• increase in other personnel costs associated with lay day manning	0.7
• increases for helicopter services provided by the Aviation Group	0.6

	$ Millions
• increase in cost of services provided by DPW due to implementation of market based charges	6.4
• changes in resource requirements for 1988-89 only	1.5
• change in vote netted revenue	(7.8)
Capital Expenditures:	
• changes in cash flow, project mix, and new project starts ($34.6 million) offset by the departmental slippage ($100 million)	(65.4)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• reduced requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.,	(1.5)
• planned financial self-sufficiency for pilotage authorities	(1.6)

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 forecast is $12.1 million or 1.9% higher than the 1988-89 Main Estimates of $644.0 million. This difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations	$ Millions
Operating Expenditures:	
• shortfall in salary provisions, partially offset by savings in overtime	2.9
• savings in ship refit costs	(2.8)
• reduced requirements for fuel, partially offset by increased travel costs and other miscellaneous items	(1.8)
• lower costs relating to the Arctic Resupply	(2.5)
• increased cost of shore protection, partially offset by savings in dredging	0.3
• reduced vote netted revenue	2.9

	$ Millions
Capital Expenditures:	
• new projects - main channel restoration dredging; Boat Harbour Wharf Reconstruction, Souris; Distance Measuring Equipment for CCG Vessels; Wharf Rehabilitation, Cap-aux-Meules; Fog Alarms and Detectors; Lightstation Equipment; Newfoundland Lightstation Standardization and Lightstation Monitoring, Phase II	11.8
• changes in projected cash flows	(1.6)
Grants and Contributions:	
• delay in completion of Laviolette Bridge Pier Protection, partially offset by the cost of a study on effects of ice flow	(1.8)
• contribution towards Peace Bridge barge removal	0.7
• contribution to Alberta and Saskatchewan re Athabaska Marine Services	0.9
Budgetary - Crown and other Corporations	
• increased requirements for Canarctic Shipping Co. Ltd.	1.5
• shortfall for Atlantic and Laurentian Pilotage Authorities	1.6

Past Financial Performance

Figure 2-13: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates*	Change
Budgetary			
Marine Navigation Systems*	310,612	372,340	(61,728)
Icebreaking and Arctic Operations*	101,592	115,153	(13,561)
Marine Regulatory	32,904	31,008	1,896
Marine Search and Rescue	78,004	92,690	(14,686)
Public Harbours and Ports	46,255	79,221	(32,966)
Direction and Administration	11,531	9,447	2,084
Canarctic Shipping Co. Ltd.	5,855	4,434	1,421
Pilotage Services	3,006	-	3,006
	589,759	704,293	(114,534)
Departmental Operations Authorized person-years	6,073	6,150	(77)

* Main Estimates for 1987-88 have been restated to incorporate, in these Sub-Activities, an unallocated anticipated operating lapse that had been displayed in the 1987-88 Part III. (See pp. 2-27, 2-32 for details)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $114.5 million or 16% less than the Main Estimates. This was due to:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• additional salary requirements, partially offset by reduced person-year utilization	2.3
• savings resulting from delays or deferrals of ship refits due to operational requirements	(6.7)
• reduced maintenance requirements for helicopters	(1.6)
• savings in fuel due to mild winter	(4.0)
• expenditure reduction exercise	(4.6)
• miscellaneous	0.6

	$ Millions
• increase in employee benefit plan requirements	1.9
• lower vote netted revenue	1.1
Capital Expenditures:	
• projects delayed or completed at a lower cost	(69.8)
• projects deferred	(74.1)
• new projects	28.0
• projects delayed from previous year or advanced in current year	10.0
Grants and Contributions:	
• reprofiling of Laviolette Bridge contribution	(2.0)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• lower than planned voyages by Canarctic Shipping Co. Ltd.	1.4
• self-sufficiency not attained by three of the pilotage authorities	3.0

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Marine/ Canadian Coast Guard, please refer to the following sub-activities:

		Page
B.1	Marine Navigation Systems	2-25
B.2	Icebreaking and Arctic Operations	2-31
B.3	Marine Regulatory	2-35
B.4	Marine Search and Rescue	2-38
B.5	Public Harbours and Ports	2-42
B.6	Direction and Administration	2-44
B.7	Canarctic Shipping Co. Ltd.	2-46
B.8	Pilotage Services	2-48

B.1 Marine Navigation Systems

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

Description

This objective is facilitated by the provision of short range aids to navigation (buoys, lighthouses, range-lights and racons that assist mariners in determining their positions with relation to land and hidden dangers). In addition, long range aids to navigation (Loran 'C' and radio beacons) are provided where short range aids are not practical. Waterways development, maintenance and protection involves the provision and maintenance of improved waterways to established parameters by channel training i.e. siltation prevention, channel sounding/sweeping, dredging, shore protection, maintaining and operating the Canso Canal, approval of structures and removal and disposal of wrecked vessels to ensure unobstructed passage of vessels and protection of the public right of navigation. Vessel traffic services facilitates the safe and expeditious movement of marine traffic in selected Canadian waters by organizing traffic movements, providing advice and direction to mariners, screening vessels entering Canadian waters for defects/deficiencies through the mandatory Eastern Canada Traffic System (ECAREG), the voluntary Arctic Canada (NORDREG), and the Western Canada (WESTREG) Traffic Systems. Finally, the sub-activity provides marine safety information through publications and Coast Guard Radio Stations, and in response to requests (operating manned and remote controlled radio stations to provide a continuous listening watch on the distress and calling frequencies as required under the Safety of Life at Sea Convention to detect mariners in distress; providing a public correspondence service and also communications service required for the command and control of the Canadian Coast Guard Fleet).

Resource Summaries

The Marine Navigation Systems sub-activity accounts for approximately 44.7% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 54% of the total person-years.

Figure 2-14: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	141,390	2,091	137,461	2,130	131,581	2,205
Long Range Aids to Navigation	6,587	75	7,271	75	6,042	72
Waterways Development, Maintenance and Protection	37,884	189	36,512	189	33,906	189
Vessel Traffic Services	24,817	395	25,127	395	24,341	401
Safety and Public Correspondence Communications	36,550	545	33,850	545	35,117	549
Operating expenditures*	247,228	3,295	240,221	3,334	230,987	3,416
Capital expenditures	72,651	-	97,281	-	80,382	-
Total expenditures	319,879	3,295	337,502	3,334	311,369	3,416
Revenue credited to vote	(6,406)	-	(1,028)	-	(757)	-
Net resource requirements	313,473	3,295	336,474	3,334	310,612	3,416

* Includes grants and contributions of $1,916,000 in 1989-90; $2,170,000 in 1988-89 and $6,076,478 in 1987-88. See p. 3-45 for details.

The increased requirements in operating costs relates to price increases for salaries, wages and employee benefit plans ($6.7 million); price increases for helicopter services provided by the Aviation Group ($0.3 million); additional other personnel costs resulting from lay day manning ($0.3 million); increase in costs associated with DPW due to implementation of market based charges ($3.3 million); changes in requirements for 1988-89 only ($3.7 million) and reduced person-year requirements resulting from the Lightstation Monitoring Program (LMP). The reduction in capital expenditures results from a change in project mix. The increase in vote netted revenue is due to higher forecast recoveries for services provided.

1987-88 Financial Performance: The reduced operating requirements resulted from savings in ship refit which were delayed or deferred due to operational requirements ($1.2 million); reduced maintenance requirements for helicopters ($0.8 million); Expenditure Reduction Exercise ($1.2 million); savings from reduced person-year utilization, which was offset by increased dredging requirements; and a decrease in grants and contributions ($2.0 million) due to the delay in construction of the Laviolette Bridge Pier Protection. The lower capital expenditures resulted from project delays and deferrals. The reduced vote netted revenue was due to lower demand by DFO for helicopter services.

Figure 2-15: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates*		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	131,581	2,205	135,343*	2,210	(3,762)	(5)
Long Range Aids to Navigation	6,042	72	7,094	90	(1,052)	(18)
Waterways Development, Maintenance and Protection	33,906	189	37,007	203	(3,101)	(14)
Vessel Traffic Services	24,341	401	23,901	403	440	(2)
Safety and Public Correspondence Communications	35,117	549	32,769	523	2,348	26
Operating expenditures	230,987	3,416	236,114	3,429	(5,127)	(13)
Capital expenditures	80,382	-	137,632	-	(57,250)	-
Total expenditures	311,369	3,416	373,746	3,429	(62,377)	(13)
Revenue credited to vote	(757)	-	(1,406)	-	649	-
Net resource requirements	310,612	3,416	372,340	3,429	(61,728)	(13)

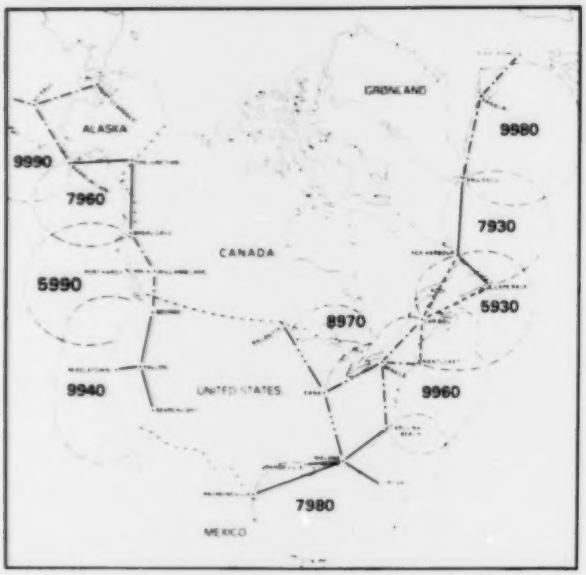
* See footnote to Figure 2-13 on p. 2-23. A portion of the anticipated lapse ($5,610,000) was allocated here.

Performance Information and Resource Justification

Short Range Aids to Navigation consists of approximately 12,851 buoys, 264 major lighthouses, 107 racons and 6,209 land-based aids such as range lights. The Canadian marine navigation system is in accordance with the system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities.

Long Range Aids to Navigation consists of 72 radio beacons and four Loran 'C' stations, which is an electronic navigational aids system. Implementation of the Marine Radiobeacon Plan has reduced the number of beacons from 95 in 1987-88 and resulted in a reduction in the possible number of hours the equipment is available. See p. 2-30, Fig. 2-19.

Figure 2-16: North American Coverage of Loran C chains



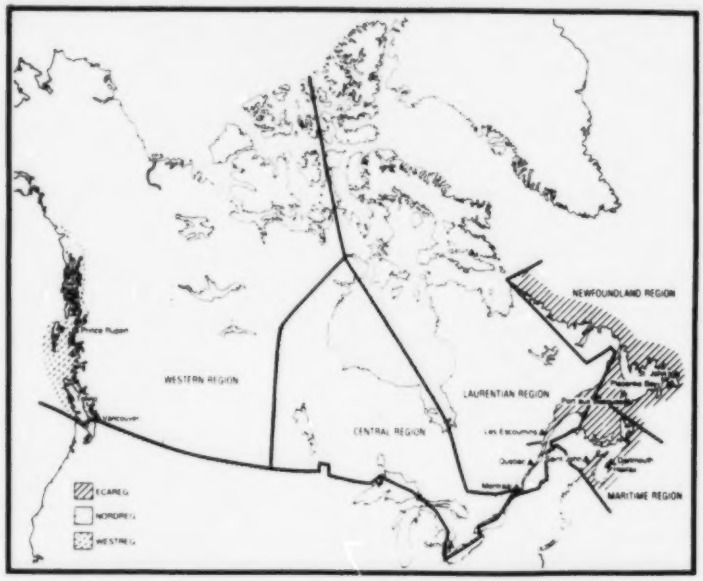
Canadian Funded Stations: Port Hardy, B.C., Williams Lake, B.C., Fox Harbour, Lab., Cape Race, Nfld.

Waterways Development, Maintenance and Protection involves dredging for general maintenance of existing channels and the establishment of new channels in response to requests. In addition, water-depth sounding is conducted to provide data for dredging and determine the status of the channels, and the public right of navigation is ensured through the regulation of construction of marine works and by the removal of wrecked vessels and works which obstruct navigation.

Public Works Canada carries out the dredging and the sounding work on behalf of the Coast Guard except the sounding of 7,500 hectares annually in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, which is carried out by the Coast Guard. The Canso Canal, which is kept open between 280 and 295 days a year, provides transit for some 2,600 vessels.

Vessel Traffic Services is operated 24 hours, 7 days-a-week, using 15 vessel traffic and information centres, including one seasonal.

Figure 2-17: Vessel Traffic Services Coverage



Safety and Public Correspondence Communications involves 32 staffed radio stations and 130 remote-controlled transmitting and receiving sites, both operating 24 hours, 7 days-a-week. This communicating equipment has been functioning at a 99.7% level of availability and no changes are anticipated.

Figure 2-18: Coverage Provided by Coast Guard Radio Stations

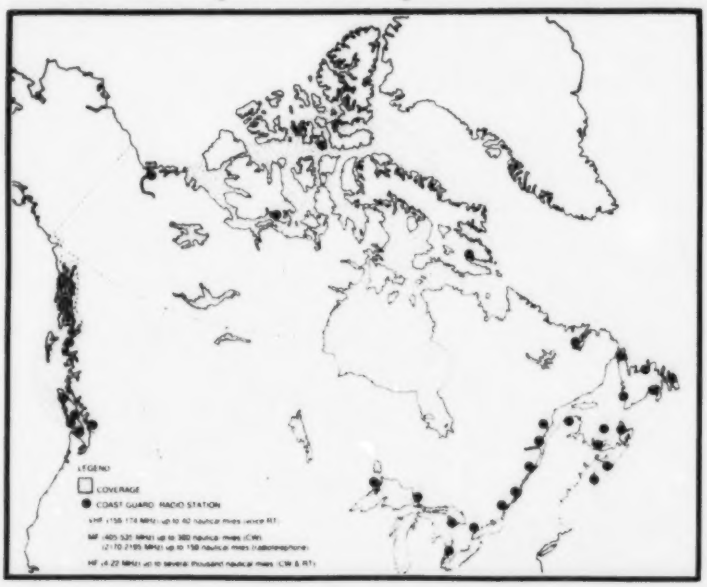


Figure 2-19: Performance Data

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Short Range Aids to Navigation			
% of time aids in operation	**99.7**	99.5	99.7
Average response time to restore outages (in days)	**4.8**	4.8	4.9
Number of short range aids	**19,431**	19,375	19,700
Fleet - available ship time (in days)	**8,541**	8,970	8,056
Long Range Aids to Navigation			
Possible number of hours equipment available	**674,520**	718,320	913,536
% of time equipment available (Loran C)	**99.8**	99.8	99.9
% of time equipment available (Radio Beacons)	**99.7**	99.7	99.7
Number of maintenance hours	**9,887**	10,050	8,961
Waterways Development, Maintenance & Protection			
Number of square kilometres sounded	**241**	240.7	214.5
Number of cubic metres dredged	**6,015,000**	6,150,000	5,647,500
Number of Navigable Waters Protection (NWP) Applications processed	**3,130**	3,005	3,122
Vessel Traffic Services			
% of time equipment available (VHF)	**99.6**	99.6	99.7
% of time equipment available (Radar)	**99.3**	99.3	99.2
Number of ship movements in VTS Zones	**672,099**	667,099	661,874
Number of operating position hours	**393,550**	400,120	406,162
Safety and Public Correspondence Communications			
Number of distress messages detected	**7,074**	7,074	6,630
Number of messages and radio telephone calls	**1,671,594**	1,666,594	1,637,001

Revenue: Revenue credited to the vote is generated from employee deductions for rental housing, Prescott shops operation and recoveries from Environment for marine telecommunications services and Fisheries and Oceans for marine helicopter services. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at $2.3 million for 1989-90) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.2 Icebreaking and Arctic Operations

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives, including Sovereignty in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

Description

This objective is facilitated by the provision of route assistance through ice-infested waters (involving escorting of ships and the opening of harbours on request to expedite the movement of cargo and fishing vessels); the provision of ice management (monitoring and controlling ice in the St. Lawrence River below Montreal to prevent damage to, or loss of property due to flooding); the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift (to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites); and the provision of support to other government departments and agencies (the most significant being the charter of the CCGS John Cabot to Teleglobe Marine Inc. and the provision of helicopter services to the Department of Environment).

Resource Summaries

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity accounts for approximately 22% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 19% of the total person-years.

Figure 2-20: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	79,930	866	77,125	838	69,282	781
Ice Management	8,103	112	5,779	112	7,414	110
Eastern Arctic Sealift	13,799	11	11,281	11	11,993	9
Support to Other Government Departments & Agencies	11,032	154	11,995	154	10,362	143
Operating expenditures	112,864	1,143	106,180	1,115	99,051	1,043
Capital expenditures	54,695	-	22,302	-	13,854	-
Total expenditures	167,559	1,143	128,482	1,115	112,905	1,043
Revenue credited to vote	(13,586)	-	(11,105)	-	(11,313)	-
Net resource requirements	153,973	1,143	117,377	1,115	101,592	1,043

The increase in operating requirements is due to price increases for salaries, wages and employee benefit plans ($2.3 million); price increases for helicopter services provided by the Aviation Group ($0.3 million); additional other personnel costs resulting from lay day manning ($0.1 million); reduction in Arctic Resupply costs for 1988-89 only ($2.5 million); changes in requirement for ship refit and fuel for 1988-89 only ($1.5 million), partially offset by an increase in vote netted revenue ($2.5 million). The increase in capital requirements results from a change in project mix.

1987-88 Financial Performance: The reduced operating costs resulted from lower maintenance requirements for helicopters ($0.8 million); savings in ship refits which were delayed or deferred due to operational requirements ($0.8 million); savings in fuel and person-years due to a mild winter ($4.0 million); and the Expenditure Reduction Exercise ($1.4 million). The lower capital requirements resulted from project delays and deferrals. The decrease in vote netted revenue was due to lower volume of cargo for the Arctic Resupply.

Figure 2-21: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates*		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	69,282	781	76,930*	866	(7,648)	(85)
Ice Management	7,414	110	5,623	65	1,791	45
Eastern Arctic Sealift	11,993	9	11,940	11	53	(2)
Support to Other Government Departments and Agencies	10,362	143	11,667	162	(1,305)	(19)
Operating expenditures	99,051	1,043	106,160	1,104	(7,109)	(61)
Capital expenditures	13,854	-	20,779	-	(6,925)	-
Total expenditures	112,905	1,043	126,939	1,104	(14,034)	(61)
Revenue credited to vote	(11,313)	-	(11,786)	-	473	-
Net resource requirements	101,592	1,043	115,153	1,104	(13,561)	(61)

* See footnote to Figure 2-13 on p. 2-23. A portion of the anticipated lapse ($2,455,000) was allocated here.

Performance Information and Resource Justification

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: To provide icebreaking assistance, eight heavy icebreaking vessels are employed and complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability.

Ice Management: Approximately 3,500 miles of channel/track breakouts are performed annually to control the ice build-up.

Eastern Arctic Sealift: Forty communities and outposts in the Eastern Arctic are normally resupplied by sea on an annual basis.

Figure 2-22: Eastern Arctic Discharge Sites

Figure 2-23: Performance Data

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Route Assistance Through Ice-Infested Waters			
Miles of channel breakouts	**21,488**	21,488	18,973
Miles of ferry route breakouts	**6,053**	6,653	6,584
Number of harbour breakouts	**865**	865	497
Number of vessels escorted	**1,459**	1,471	1,025
Square kilometres of ice information covered	**94,100,000**	97,600,000	69,900,000
Fleet - available ship time (in days)	**1,740**	1,762	1,846
Ice Management			
Fleet - available ship time (in days)	**361**	347	215
Fleet - helicopter time (flying hours)	**600**	607	713
Eastern Arctic Sealift			
Tons of cargo delivered	**52,810**	49,673	46,414
Support to Other Government Departments and Agencies			
Number of responses to requests	**83**	87	93
Fleet - available ship time (in days)	**466**	328	515
Fleet - helicopter time (flying hours)	**585**	710	982

Revenue: Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Eastern Arctic (contracted through the private sector). In addition, revenue of $8.1 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship CCGS *John Cabot*, for transatlantic cable repair work, which is performed for Teleglobe Marine Inc. on a full cost-recovery basis.

B.3 Marine Regulatory

Objective

To develop, promulgate and implement Marine regulations and standards to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution, and to ensure the provision of workplace safety in the Marine Industry.

Description

This objective is facilitated by the provision of services by the Ship Safety Branch, which on behalf of the Minister, administers and enforces regulations pertaining to ship safety and vessel source pollution, and on behalf of the Minister of Labour, administers the occupational safety and health programme in the marine sector; and by CCG Emergencies which administers clean-up operations from shipping following pollution incidents, including the provision of resources.

Resource Summaries

The Marine Regulatory sub-activity accounts for approximately 4.5% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 2-24: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	25,954	412	25,473	404	23,064	398
Emergencies	4,733	63	4,880	61	6,433	87
Operating expenditures*	30,687	475	30,353	465	29,497	485
Capital expenditures	960	-	2,630	-	3,428	-
Total expenditures	31,647	475	32,983	465	32,925	485
Revenue credited to vote	(21)	-	(21)	-	(21)	-
Net resource requirements	31,626	475	32,962	465	32,904	485

* Includes grants and contributions of $14,117 in 1989-90, $64,117 in 1988-89 and $14,117 in 1987-88. See p. 3-45 for details.

The increase in operating costs results from price increases for salaries, wages and employee benefit plans ($1.0 million) partially offset by other miscellaneous reductions ($0.6 million). The reduction in capital expenditures results from a change in project mix.

1987-88 Financial Performance: The increased spending resulted from over-utilization of person-years and additional capital requirements.

Figure 2-25: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	23,064	398	23,351	391	(287)	7
Emergencies	6,433	87	4,755	61	1,678	26
Operating expenditures	29,497	485	28,106	452	1,391	33
Capital expenditures	3,428	-	2,923	-	505	-
Total expenditures	32,925	485	31,029	452	1,896	33
Revenue credited to vote	(21)	-	(21)	-	-	-
Net resource requirements	32,904	485	31,008	452	1,896	33

Performance Information and Resource Justification

Ship Safety: Of the 39,699 vessels registered in Canada, 6,500 are subject to statutory inspections. In addition, it is anticipated that the Port State Control agreement will involve the inspection of approximately 1,200 foreign vessels at Canadian ports. Statutory qualifications are issued to approximately 5,000 seafarers per year following Departmental examinations. Delivery of the Occupational Safety and Health Program, on behalf of Labour Canada, involves approximately 3,500 interventions per year (i.e., investigations, inspections, technical surveys). To meet these responsibilities, 315 inspectors and examiners are employed in Ottawa, the five regional headquarters and thirty district offices throughout Canada.

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 55 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation.

Figure 2-26: Performance Data

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Ship Safety			
Number of ship inspections	**25,634**	25,696	24,012
Number of examinations	**11,375**	11,275	10,986
Number of plans examined for approval	**7,355**	6,525	6,622
Number of occupational safety inspections	**3,500**	3,100	569*
Emergencies			
Number of pollution incident reports received	**1,945**	1,945	1,767
Number of pollution incident reports actioned	**177**	170	165
Number of personnel trained	**1,044**	611	729
Number of student hours of instruction**	**22,088**	10,195	10,423
Number of pollution response centres	**54**	54	54

* First year of program.

** Demand is generated outside the Department.

Revenue: Approximately $3.0 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.4 Marine Search and Rescue

Objective

To ensure the provision of Marine Search and Rescue capability by the Coast Guard within the Canadian area of responsibility as defined under International Maritime Organization (IMO) agreements and in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence system; and to promote safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

Description

This objective is facilitated by the provision of search and rescue operations (dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence); search and rescue prevention (promotion of small craft boating safety through educational programs designed to increase public awareness of safety-related matters); and the Canadian Marine Rescue Auxiliary (a voluntary organization which complements the search and rescue operations of the Canadian Coast Guard by providing search and rescue capability and participating in boating safety programs).

Resource Summaries

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity accounts for approximately 14.1% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 16% of the total person-years.

Figure 2-27: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	60,751	908	58,965	908	59,082	865
Search and Rescue Prevention	3,130	29	3,010	29	3,118	25
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,944	13	1,900	13	1,592	16
Operating expenditures *	65,825	950	63,875	950	63,792	906
Capital expenditures	32,854	-	20,993	-	14,243	-
Total expenditures	98,679	950	84,868	950	78,035	906
Revenue credited to vote	(31)	-	(31)	-	(31)	-
Net resource requirements	98,648	950	84,837	950	78,004	906

* Includes grants and contributions of $1,250,000 in 1989-90; $1,220,000 in 1988-89, and $1,028,109 in 1987-88. See p. 3-45 for details.

The increase in operating requirements results from price increases for salaries, wages and employee benefit plans ($1.9 million); additional other personnel costs resulting from lay day manning ($0.3 million), partially offset by other miscellaneous savings ($0.3 million). The increased capital requirement is due to a change in project mix.

1987-88 Financial Performance: The lower net resource requirements resulted from reduced capital spending due to project delays and deferrals, but was partially offset by a minor increase in operating costs.

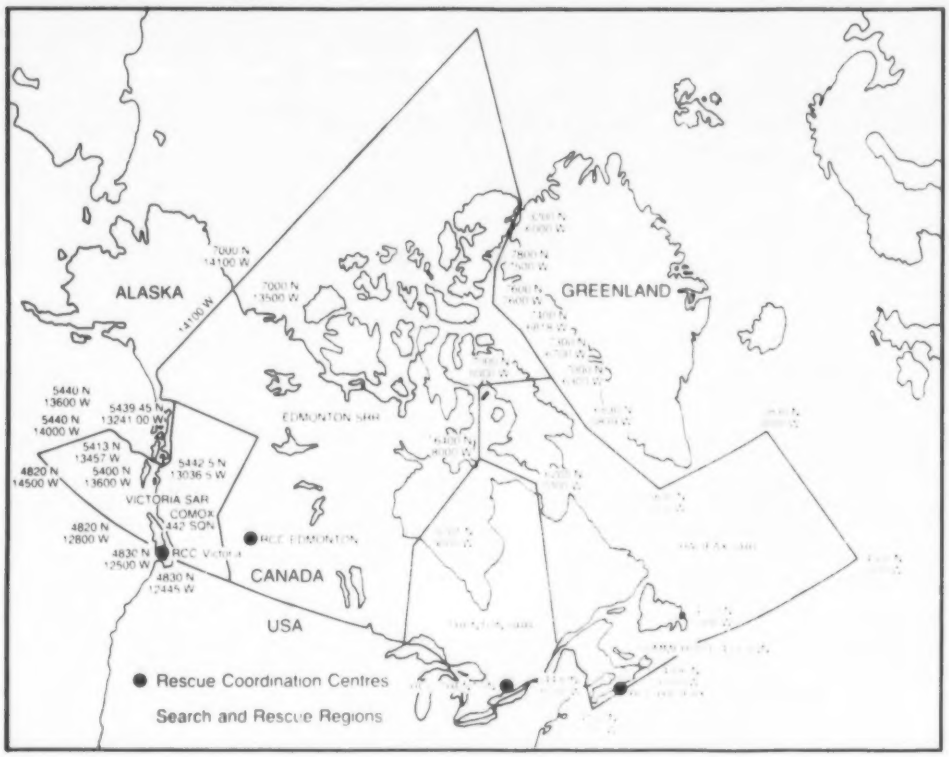
Figure 2-28: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	59,082	865	58,493	924	589	(59)
Search and Rescue Prevention	3,118	25	2,945	33	173	(8)
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,592	16	1,903	13	(311)	3
Operating expenditures	63,792	906	63,341	970	451	(64)
Capital expenditures	14,243	-	29,380	-	(15,137)	-
Total expenditures	78,035	906	92,721	970	(14,686)	(64)
Revenue credited to vote	(31)	-	(31)	-	-	-
Net resource requirements	78,004	906	92,690	970	(14,686)	(64)

Performance Information and Resource Justification

Search and Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Canadian Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont., and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Quebec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 47 SAR vessels and hovercraft, supplemented in summer by inshore rescue boats (IRB). These primary units operate on a 24-hour, 7-days-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 2-29: Search and Rescue Regions and Rescue Co-ordination Centres



Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program is conducted to minimize the number of small boat incidents. Funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman; to conduct safety demonstrations; and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen.

Canadian Marine Rescue Auxiliary: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-30: Performance Data

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Search and Rescue Operations			
% lives saved/lives at risk for all marine SAR incidents attended by CG primary units	**91.6**	91.6	83.6
Number of primary SAR taskings	**4,150**	4,148	4,330
Number of primary SAR units	**73**	73	73
Total number of hours of SAR service provided by SAR stations and patrol vessels assigned to SAR	**374,446**	373,946	345,755
Search and Rescue Prevention			
Number of SAR incidents	**7,600**	7,682	8,137
Number of courtesy exams and safety demonstrations	**6,103**	5,334	5,282
Number of direct contact with boaters	**9,399**	6,242	3,172
Number of boat shows and exhibits attended	**67**	63	38
Canadian Marine Rescue Auxiliary			
Number of CMRA members	**3,705**	3,530	3,236
Number of CMRA vessels	**1,575**	1,530	1,462
Number of courtesy exams and safety demonstrations	**2,530**	2,490	2,219
Number of SAR taskings responded to	**2,210**	2,152	2,121

B.5 Public Harbours and Ports

Objective

To provide an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

Description

This objective is facilitated by the maintenance, administration and development of public harbours and ports at 576 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

Harbour Commissions: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately $1.0 million are currently outstanding. (See Figure 3-24, p. 3-55).

Resource Summaries

The Public Harbours and Ports sub-activity accounts for roughly 12.7% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 2-31: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures*	36,633	88	31,315	88	29,569	87
Capital expenditures	52,289	-	35,453	-	16,686	-
Total resource requirements	88,922	88	66,768	88	46,255	87

* Includes grants and contributions of $5,000 in 1989-90, $12,000 in 1988-89 and $118,105 in 1987-88. See p. 3-45 for details.

The additional requirements in operating costs results from price increases for salaries, wages and employee benefit plans ($0.2 million); increase in cost of DPW services due to implementation of market based

charges ($3.1 million), partially offset by a change in dredging requirements for 1988-89 only ($2.1 million). The increase in capital requirements is due to a change in project mix.

1987-88 Financial Performance: The lower expenditures resulted from reduced dredging requirements ($4.6 million); Expenditure Reduction Exercise ($2.0 million) and reduced capital spending due to project delays and deferrals.

Figure 2-32: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	29,569	87	36,130	87	(6,561)	-
Capital expenditures	16,686	-	43,091	-	(26,405)	-
Total expenditures	46,255	87	79,221	87	(32,966)	-

Performance Information and Resource Justification

Public Harbours and Ports: Wharves, sheds, storage areas, breakwaters and dredging are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, ensuring fair public access and safe movement of ships and cargoes and collecting user fees. The Federal Government does not provide direct services such as cargo handling at these ports.

Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1989-90 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects at an estimated cost of $30.2 million. The budget has remained fairly constant over the past years. The forecast cargo tonnage to be handled at public port facilities is approximately 9,139,000 tonnes for 1989-90.

Revenue: Approximately $10.6 million (net of commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers) will be recovered for wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.6 Direction and Administration

Objective

To direct the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Description

This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 0.7% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-33: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	**7,760**	**111**	7,498	102	10,003	136
Capital expenditures	**2,142**	**-**	2,341	-	1,528	-
Total resource requirements	**9,902**	**111**	9,839	102	11,531	136

The increased resource requirements result from price increases for salaries, wages and employee benefit plans ($0.2 million) and miscellaneous changes ($0.1 million), partially offset by lower capital requirements due to a change in project mix.

1987-88 Financial Performance: The increased spending level resulted from the over-utilization of person-years and other increased requirements, but was partially offset by lower capital requirements due to project delays and deferrals.

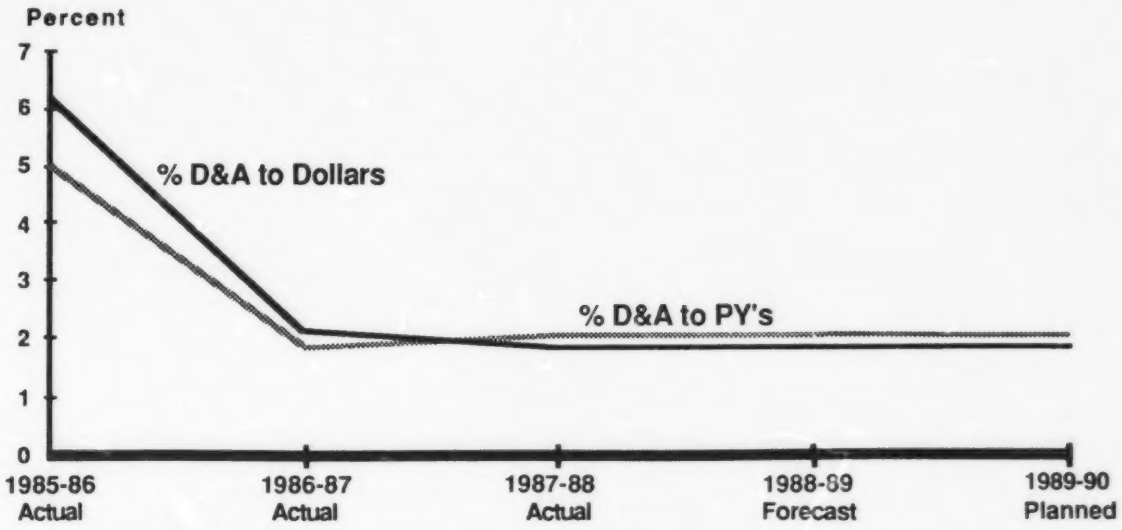
Figure 2-34: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	10,003	136	7,235	108	2,768	28
Capital expenditures	1,528	-	2,212	-	(684)	-
Total expenditures	11,531	136	9,447	108	2,084	28

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity:

Figure 2-35: Direction and Administration as a Percentage of Resources



B.7 Canarctic Shipping Company Limited

Objective

To assist in the extraction of minerals and hydrocarbons from developments in the Arctic Region and to gain knowledge and experience in the design, construction and navigation of large commercial bulk carriers capable of operating in the Arctic Region without icebreaker assistance.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Canarctic Shipping Company Limited: Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the *M.V. Arctic*, an experimental Arctic Class 4 bulk carrier to develop and demonstrate an economical and environmentally-safe extended shipping capability within the Canadian high Arctic. Canarctic Shipping Company Limited has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine (from Strathcona Sound), and in a joint venture with Federal Commerce and Navigation to carry 75% of the output of the Polaris Mine operated by Cominco on Little Cornwallis Island. The *M.V. Arctic* also carries crude oil from Bent Horn on Cameron Island under agreement with Panarctic Oils and it serves as a laboratory for studying vessel design and for carrying out research to improve vessel operations under Arctic conditions. For several winters now, the Company has been transporting clean petroleum products between ports in northern Europe to improve earnings.

Resource Summaries

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the cash operating deficit associated with the operation of the *M.V. Arctic*.

The Canarctic Shipping Company Limited accounts for less than 0.8% of the total 1989-90 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures.

Figure 2-36: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Canarctic Shipping Company Limited	**4,806**	6,262	5,855

The change in requirements results from one additional voyage of concentrates from the Polaris Mine and depends on the Company obtaining a better exchange rate when converting its earnings which are exlusively in U.S. dollars.

1987-88 Financial Performance: Unusually severe ice conditions at the start of the Arctic trading season greatly lengthened the first voyage and necessitated major rescheduling whereby two voyages had to be sublet. Also, a decline in the value of the U.S. dollar had a significant effect on the Company's earnings.

Figure 2-37: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Canarctic Shipping Company Limited	5,855	4,434	1,421

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-38 displays the operational statistics for the Canarctic Shipping Company Limited which operates on a calendar year basis.

Figure 2-38: Performance Data - Canarctic Shipping Co. Ltd.

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Number of concentrate voyages	6	5	4
Total tons of cargo carried	150,000	125,000	100,000
Oil Lifts	2	2	2

Additional information on corporate operations can be found in the Canarctic Shipping Company Limited Corporate Plan.

B.8 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives

The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority Limited guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority Limited works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Resource Summaries

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures generally calculated to enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic, combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions, has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures.

Figure 2-39: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Financial support for operating losses			
o Atlantic	-	400	444
o Laurentian	-	1,200	1,543
o Great Lakes	-	-	1,019
Budgetary Payments	-	1,600	3,006

Included in the 1988-89 forecast for the Atlantic Pilotage Authority is the requirement for a second pilot boat at Halifax. The Laurentian Pilotage Authority suffered some traffic decline in 1988. Tariffs have not been increased since 1986 and the settlement reached during 1988 with the contract pilots was less favourable than the Authority had planned.

1987-88 Financial Performance: The Atlantic Pilotage Authority had anticipated a break-even situation. However, it was faced with unavoidable expenditures for the rental of pilot boats; for the replacement of boat crews; and a significant pay-out of termination benefits for a large number of retirements.

The Laurentian Pilotage Authority anticipated a cash deficiency, however this was substantially increased by a mediator-assisted settlement with the two pilot corporations which raised remuneration rates by two percent in 1986 and again in 1987.

The Great Lakes Pilotage Authority Limited had anticipated a positive budget outlook. However, this turned negative due to a severe decline in vessel traffic; loss of potential revenue from tariff increases denied by the Canadian Transport Commission; and an increase in termination benefits to pilots who had accepted an offer for early retirement. Part of the deficit was absorbed by the Authority's working capital.

Figure 2-40: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support for operating losses			
o Atlantic	444	-	444
o Laurentian	1,543	-	1,543
o Great Lakes	1,019	-	1,019
	3,006	-	3,006

Other Background Information Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan of each individual Authority. No financial support is provided in the 1989-90 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.

C. Aviation

Objectives

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of essential air navigation facilities and services including provision of policies, plans and procedures, flight calibration/inspection services and aeronautical information; provision of reliable air navigation facilities, electronic systems and equipment; maintaining the safe, orderly and expeditious flow of air traffic through control and guidance of aircraft movement in airspace and on airport manoeuvring areas; regulation and control of civil aviation activities including detection of unsafe conditions; promotion of safety; and provision of aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies.

Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 21.2% of the Department's total 1989-90 net expenditures and 34.2% of the total person-years. Resources committed to Aviation Safety have increased through reallocations from non-safety areas. These levels will be further increased in 1989-90, as required, through internal reallocations.

Figure 2-41: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change	For Details See page
Air Navigation System	401,934	301,214	100,720	2-55
Aviation Regulation	59,961	63,449	(3,488)	2-59
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,860	4,317	(457)	2-62
Aircraft Services	27,844	31,459	(3,615)	2-64
Direction and Administration	12,610	13,324	(714)	2-67
	506,209	413,763	92,446	
Person-Years	6,904	7,054	(150)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are $92.4 million or 22.3% higher than the 1988-89 forecast. The increase is a result of the following factors:

$ Millions

- **Operating:** the decrease is attributed to the Group's commitment to overhead reduction and to higher than expected personnel costs in 1988-89 as a result of departmentally authorized over-utilization of Aviation Group human resources. (17.7)

- **Capital:** this increase is mainly the result of a major reduction in the 1988-89 forecast emanating from the following factors: an initial reduction to the activity's authority level based on historical lapses in the delivery of the capital program and a subsequent decrease in requirements caused by deferments and slippages of major projects. 101.2

- **Revenue:** the decrease is due to a reduced apportionment to Aviation of the 1989-90 estimated Air Transportation Tax ($10.2 million) offset by an increase in other revenue and recoveries from the Coast Guard ($1.3 million). 8.9

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 Forecast is $128.2 million or 23.6% lower than the 1988-89 Main Estimates of $541.9 million. The difference is explained by a decrease in capital requirements due to deferments arising from delays in the delivery of equipment and in the approval of program documents and contracts and an increase in the Air Transportation Tax to be collected. These changes are offset by an increase in salaries and overtime associated with a departmentally authorized over-utilization of Aviation Group human resources.

Figure 2-42: Estimated 1989-90 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures				Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	**Net Resource Requirements**
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total		
Air Navigation System	385,885	290,624	-	676,509	(274,575)	**401,934**
Aviation Regulation	59,143	1,538	122	60,803	(842)	**59,961**
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,810	50	-	3,860	-	**3,860**
Aircraft Services	40,724	3,129	-	43,853	(16,009)	**27,844**
Direction and Administration	11,427	938	245	12,610	-	**12,610**
	500,989	296,279	367	797,635	(291,426)	**506,209**

Past Financial Performance

Figure 2-43: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Air Navigation System	382,237	407,253	(25,016)
Aviation Regulation	55,078	54,070	1,008
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,964	3,601	363
Aircraft Services	34,038	26,688	7,350
Direction and Administration	11,050	12,444	(1,394)
	486,367	504,056	(17,689)
Person-Years	7,031	6,979	52

Explanation of Change: Actual financial requirements were $17.7 million or 3.5% lower than projected in 1987-88 Main Estimates. The major causes for this surplus are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** the increase is due to requirements ($10.4 million) for additional overtime resulting from higher levels of Instrument Flight Rules (IFR) traffic at major airports, retroactive salary costs and severance pay, increase of employee benefits ($4.7 million) and other operating costs ($6.3 million)	21.4
• **Capital:** the decrease in requirements is the result of approved reductions of $21.7 million to the Group's authority level, an additional authority of $0.6 million for the Microwave Landing System (MLS), and a further lapse of $14.2 million associated with deferrals due to late deliveries of materials and delays in design completion and contract awards. Some of the projects contributing to this lapse are Modular Aeronautical Communication Switch (MACS) ($4.7 million), Toronto Island Microwave Landing System (MLS) ($1.5 million) and Air Traffic Services (ATS) facilities ($3.0 million)	(35.3)

	$ Millions
• **Grants and Contributions:** the decrease is attributable to decreased requirements of $0.6 million in the assessments due to the Governments of Denmark and Iceland under the DEN/ICE Joint Financing Agreement. A portion of this surplus was used to offset the new grant to l'Association des Gens de l'Air du Quebec.	(0.6)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** the net decrease in requirements is the result of an increase of $1.1 million in the Air Transportation Tax, $4.1 million in the enroute fees while the recoveries from the Coast Guard for helicopter services show a decrease of $1.7 million and various rental revenues are lower by $0.3 million.	(3.2)

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Aviation, please refer to the following sub-activities:

		Page
C.1	Air Navigation System	2-55
C.2	Aviation Regulation	2-59
C.3	Aviation Safety Analysis and Promotion	2-62
C.4	Aircraft Services	2-64
C.5	Direction and Administration	2-67

C.1 Air Navigation System

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.

Description

This sub-activity provides three main services: air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 61 airport control towers exists to provide enroute, arrival and departure air traffic control. Some 109 flight service stations provide flight information services. In addition, several hundred navigation aids exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely. For operating purposes, this sub-activity performs three main functions.

Air Traffic Services: To prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic.

Technical Services: To ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight safety services and radio navigation aids for aircraft navigation.

Aviation Services: To provide plans, requirements, policies, standards, procedures, flight calibration and inspection and aeronautical services information for a safe and efficient air navigation system.

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 77% of the Activity's total operating expenditures, 98% of the capital expenditures and 78.5% of the total person-years for the 1989-90 fiscal year. Resources committed to Aviation Safety have increased through reallocations from non-safety areas. These levels will be further increased in 1989-90, as required, through internal reallocations.

Figure 2-44: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Expenditures	385,885	398,479	386,627
Capital Expenditures	290,624	187,275	176,864
Total Expenditures	676,509	585,754	563,491
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	274,575	284,540	181,254
	401,934	301,214	382,237
Person-Years	5,418	5,580	5,608

1987-88 Financial Performance:

Operating: the deficit in operating resources results from additional requirements of $15.5 million in overtime expenditures from increased levels of Instrument Flight Rules (IFR) traffic and over-utilization of $4.8 million for employee benefits as well as additional requirements of $1.1 million for other operating costs such as telecommunications equipment, travel for the air traffic controllers/radio operators'(AI/RO) training and DSS service charges for the Canadian Airspace Systems Plan (CASP) project.

Capital: a surplus in capital resources results from project deferrals amounting to $25.2 million and an increase of $0.6 million for the Microwave Landing System (MLS) as well as surpluses in Modular Aeronautical Communication Switch (MACS) ($4.7 million), Toronto Island Microwave Landing System (MLS) ($1.5 million), Air Traffic Services (ATS) facilities ($3.0 million), Tube Type Instrument Landing System (ILS) Phase II ($0.8 million), Victoria Control Tower ($0.8 million) and others ($5.2 million).

Revenue: an additional $5.8 million over what was budgeted is the result of an increase of $1.1 million in the Air Transportation Tax collected, $4.0 million in the collection of en route fees, $0.5 million in rentals and $0.2 million in recoveries.

Person-Years: the increase in 1987-88 PY utilization was accommodated through internal reallocations during the year.

Figure 2-45: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	386,627	5,608	365,230	5,569	21,397	39
Capital Expenditures	176,864		217,485		(40,621)	
Total Expenditures	563,491	5,608	582,715	5,569	(19,224)	39
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	181,254	-	175,462		(5,792)	
Net	382,237	5,608	407,253	5,569	(25,016)	39

Performance Information and Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services are expected to require 55% of operating expenditures and 60% of the human resources planned for this sub-activity. Technical Services account for 34% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Aviation Services account for the remaining 11% of operating expenditures and 6% of personnel requirements.

Figure 2-46: Air Navigation System - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	**172,019**	**2,470**	175,594	2,531	178,018	2,580
Flight Service Stations	**42,121**	**772**	45,583	839	43,579	835
	214,140	**3,242**	221,177	3,370	221,597	3,415
Technical Services	**130,911**	**1,823**	137,133	1,860	126,880	1,863
Aviation Services	**40,834**	**353**	40,169	350	38,150	330
	385,885	**5,418**	398,479	5,580	386,627	5,608

Figure 2-47 summarizes some of the key variables that affect this sub-activity's operating resource requirements.

Figure 2-47: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	**75**	75	75
Direct Hours of Service to Users	**1,996,715**	2,002,064	1,911,809
Flight Information and Advisory Services			
No. of Flight Service Stations	**108**	108	109
Direct Hours of Service to Users	**1,299,191**	1,280,311	1,260,294
Technical Services			
Radar Surveillance Systems	**103**	102	98
Navigation Aids	**1,600**	1,577	1,557
Communication Systems	**374**	372	362
Aviation Services			
Public IFR Airports*	**235**	231	219
Published Instrument Approaches	**995**	961	903
Published Air Route and Airway Miles	**192,804**	191,454	185,508

* Public IFR Airports are those certified and equipped for aircraft landings and take-offs under Instrument Flight Rules.

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-48 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1989-90. The only major crown project is the Radar Modernization Program (RAMP).

Funding for 1989-90 is budgeted at $290.6 million. For details by project, see Section III, Figure 3-8, pp. 3-14 - 3-26. Details on the Aviation Group's major crown projects can be found in Section III, p. 3-42.

Figure 2-48: Summary of 1989-90 Estimates Capital Projects - Air Navigation System

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1989	**Estimates 1989-90**	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	151,143	61,208	**44,144**	45,791
Surveillance and display systems	1,497,919	505,483	**156,082**	836,354
Communication systems	87,541	27,129	**25,791**	34,621
Air navigation and landing systems	530,295	57,501	**29,620**	443,174
Aircraft and avionics	1,840	463	**831**	546
Administration	73,496	25,722	**6,022**	41,752
Miscellaneous projects under $250,000	15,042	-	**15,042**	-
	2,357,276	677,506	**277,532**	1,402,238
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	39,445	32,257	**529**	6,659
Surveillance and display systems	19,048	17,208	**624**	1,216
Communication systems	1,755	911	**844**	-
Air navigation and landing systems	37,775	19,996	**10,194**	7,585
Aircraft and avionics	6,527	5,916	**312**	299
Administration	6,929	1,421	**589**	4,919
	111,479	77,709	**13,092**	20,678
	2,468,755	755,215	**290,624**	1,422,916

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this sub-activity, refer to Section III, Figure 3-21, Summary of Aviation Revenues/Recoveries, p. 3-52.

C.2 Aviation Regulation

Objective

To regulate and control civil aviation activities to ensure a safe national civil air transportation system.

Description

This sub-activity performs the following regulatory functions:

- development and promulgation of legislation, regulations and standards.
- certification and monitoring of the competence of aviation personnel, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.
- enforcement of the Aeronautics Act, Air Regulations, and Air Navigation Orders through investigations and prosecutions.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 11.8% of total operating expenditures for the Activity and 13.7% of the total person-years for the 1989-90 fiscal year. Resources committed to Aviation Safety have increased through reallocations from non-safety areas. These levels will be further increased in 1989-90, as required, through internal reallocations.

Figure 2-49: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1989-90**	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Expenditures	**59,143**	61,260	54,321
Capital Expenditures	**1,538**	2,798	1,488
Grants and contributions	**122**	226	100
Total Expenditures	**60,803**	64,284	55,909
Revenue and Recoveries	**842**	835	831
	59,961	63,449	55,078
Person-Years	**947**	928	876

1987-88 Financial Performance:

Operating: the deficit in operating resources results from increased requirements of $1.2 million in operational and training-related travel as well as other operating costs and $0.4 million in employee benefits. These changes are offset by an under-utilization of resources of $1.1 million in salaries and wages due to the salary costing derivations.

Capital: the increase in capital resources is the result of an additional delegation of $1.3 million offset by $0.6 million of slippage on projects due to delays in contracting processes.

Person-Years: the increase in 1987-88 PY utilization was accommodated through internal re-allocations during the year.

Figure 2-50: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	54,321	876	53,859	824	462	52
Capital Expenditures	1,488		823		665	
Contributions	100		100		-	
Total Expenditures	55,909	876	54,782	824	1,127	52
Revenue and Recoveries	831		712		(119)	
	55,078	876	54,070	824	1,008	52

Performance Information and Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 2-51 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-51: Aviation Regulation - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing, Certification & Airworthiness	48,812	794	50,234	775	44,500	731
Legislation, & Enforcement Actions	6,000	109	6,596	108	5,703	100
Management & Administration	4,331	44	4,430	45	4,118	45
	59,143	947	61,260	928	54,321	876

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 2-52 summarizes the sizes of these components.

Figure 2-52: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
No. of Personnel Licences and Permits in Force	86,857	85,942	85,039
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	2,273	2,165	2,071
No. of Registered Aircraft	29,263	28,411	27,586
No. of Regulatory Authorizations Processed			
. Licensing Transactions	135,181	134,036	132,663
. Aeronautical Product Approvals	1,801	1,783	1,788
. Organization Approvals	7,247	7,220	7,189
No. of Inspections conducted			
. Personnel	18,309	18,102	17,913
. Aircraft	8,120	7,610	6,104
. Organizations	4,957	4,882	4,443
No. of Enforcement Actions			
. Investigations	2,482	2,396	2,258
. Judicial and Administrative Actions	939	954	930

Revenue: Licensing and examination fees ($0.6 million) are the main sources of revenue for this function. For further details of revenue, refer to Section III, Figure 3-21, Summary of Aviation Activity Revenues/Recoveries, p. 3-52.

C.3 Aviation Safety Analysis and Promotion

Objective

To encourage aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities.

Description

This sub-activity performs the following functions:

- identification and definition of aviation safety deficiencies through research and analysis;
- dissemination of relevant safety information to aviation personnel and aircraft operators (safety-of-flight literature, audio-visual material, educational programs, safety surveys and site visits).

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 0.8% of the Activity's total operating expenditures and 0.7% of the total person-years for 1989-90.

Figure 2-53: Net Expenditures

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Expenditures	3,810	3,986	3,714
Capital Expenditures	50	331	250
	3,860	4,317	3,964
Person-Years	49	52	50

1987-88 Financial Performance:

- **Operating:** the increase in operating resources is a result of increased requirements of $0.4 million in salaries and employee benefits offset by an under-utilization of $0.2 million in other operating costs.

- **Capital:** the increase in capital resources is a result of an additional delegation of $0.2 million for safety related programs.

Figure 2-54: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	3,714	50	3,551	42	163	8
Capital Expenditures	250		50		200	
	3,964	50	3,601	42	363	8

Performance Information and Resource Justification

Aviation Safety Analysis and Promotion: Figure 2-55 provides a breakdown of the key workload determinants for this sub-activity. These are the provision of safe practices and procedures to aviation personnel and aircraft operators.

Figure 2-55: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
No. of Personnel Licences and Permits in Force	86,857	85,942	85,039
No. of Aviation Operators and Organizations (Domestic)	2,300	2,250	2,210
No. of Safety Presentations and Briefings	405	336	345
. Audience Reached	25,000	18,000	15,072
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	44%	41%	36%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	290	260	240
. CASB Recommendations	90	80	59

C.4 Aircraft Services

Objective

To provide aircraft services to assist the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies.

Description

This sub-activity provides the following functions:

- provision of aircraft used to support the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies;
- provision of professional flight training for Transport Canada and Canadian Aviation Safety Board pilots;
- provision of operational training for Transport Canada aircraft maintenance personnel.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 8.1% of the total operating expenditures and person-years account for 6.3% of the Activity's requirements for the 1989-90 fiscal year.

Figure 2-56: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Expenditures	40,724	42,053	40,300
Capital Expenditures	3,129	4,346	6,746
Total Expenditures	43,853	46,399	47,046
Revenues and Recoveries	16,009	14,940	13,008
	27,844	31,459	34,038
Person-Years	437	440	440

1987-88 Financial Performance:

- **Operating:** the increase in operating resources is the result of an internal re-allocation in salaries and wages resulting in a lapse of $2.6 million offset by increased requirements of $2.8 million for materials and supplies required for repairs to aircraft.

- **Capital:** the reduction in capital resources is the result of approved increases of $5.4 million to the sub-activity's program for the advancement of projects to the current year offset by $0.2 million which was not utilized.

- **Revenue:** the increased requirement in recoveries of $1.9 million results from a lower amount collected from the Coast Guard for Helicopter services.

Figure 2-57: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	40,300	440	40,098	460	202	(20)
Capital Expenditures	6,746		1,561		5,185	
Total Expenditures	47,046	440	41,659	460	5,387	(20)
Revenue and Recoveries	13,008		14,971		1,963	
	34,038	440	26,688	460	7,350	(20)

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-58 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-58: Aircraft Services - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aircraft Operations	11,557	67	12,634	62	11,436	67
Maintenance	24,284	303	24,530	306	24,030	302
Training	2,439	27	2,378	31	2,413	27
Management & Administration	2,444	40	2,511	41	2,421	44
	40,724	437	42,053	440	40,300	440

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircraft operated. Figure 2-59 summarizes these key variables.

Figure 2-59: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Aircraft Fleet Size	101	101	101
Aircraft Serviceability Rate*	87.34%	87.34%	87.34%
Aircraft Flying Hours Provided			
. Air Navigation	8,318	12,478	11,883
. Aviation Regulation	9,506	11,903	12,352
. Canadian Coast Guard Service	18,354	18,354	16,054
. Canadian Aviation Safety Board	1,022	2,368	2,068
Utilization (Hours) Per Year Per Aircraft			
. Fixed-Wing Aircraft	571.8	571.8	571.8
. Rotary-Wing Aircraft	496.1	496.1	433.9

* Percentage of time of normal operating hours that the aircraft are serviceable.

C.5 Direction and Administration

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

This sub-activity carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 2.3% of the Activity's operating expenditures and 0.8% of the person-years for the 1989-90 fiscal year.

Figure 2-60: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Expenditures	11,427	12,840	10,802
Capital Expenditures	938	250	160
Grants and Contributions	245	234	88
Total Expenditures	12,610	13,324	11,050
Revenue and Recoveries	-	-	-
	12,610	13,324	11,050
Person-Years	53	54	57

1987-88 Financial Performance:

- **Operating:** the decrease in operating resources is a result of decreased requirements of $2.3 million in salaries and employee benefits offset by increased other operating costs of $1.4 million.

- **Capital:** the surplus in capital resources is the result of an approved reduction of $0.8 million to the sub-activity's program due to deferments of projects to 1988-89.

- **Grants & Contributions:** the requirements for grants and contributions were $0.6 million less than expected due to decreased assessment payments under the DEN/ICE Joint Funding agreement.

- **Revenue:** the deficit in revenues collected is the result of $0.8 million in revenue for living rental at northern sites planned to be collected by this sub-activity which is now the responsibility of Public Works.

Figure 2-61: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	10,802	57	11,657	84	(855)	(27)
Capital Expenditures	160		910		(750)	
Grants and Contributions	88		650		(562)	
Total Expenditures	11,050	57	13,217	84	(2,167)	(27)
Revenue and Recoveries	-		773		773	
	11,050	57	12,444	84	(1,394)	(27)

D. Airports Authority

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports system in Canada.

Description

The Airports Authority Group is responsible for the development, maintenance and operation of essential civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as passenger and baggage security screening, policing, airport crash, firefighting and rescue, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 8 major airports and 97 national, regional and local airports.

Resource Summaries

The Airports Authority Group accounts for approximately 20.6% of the Department's total 1989-90 gross expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 19.9% of the total person-years. A large element of this Activity is operated as a revolving fund. Net resource requirements, by sub-activity, are summarized at Figure 2-62.

Figure 2-62: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change	For Details See page
Major Federal Airports*	(82,550)	(55,474)	(27,076)	2-74
Federal Dependent Airports	(18,273)	(13,053)	(5,220)	2-79
Development Airports	18,273	19,897	(1,624)	2-83
Net Requirements	(82,550)	(48,630)	(33,920)	
Person-years	4,027	4,021	6	

* The Self Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are $33.9 million less than the 1988-89 forecast. The decrease is a result of the following factors:

\$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Operating:** this increase is due to implementation of revenue generating initiatives, higher architectural and engineering costs resulting from Public Works market-based charging, non-commercial initiatives in support of organizational priorities, and inflation. 10.5

- **Capital:** this decreased requirement reflects past decisions to reduce the rate of capital expenditures to meet Airport's contribution to Transport Canada's downsizing commitment, as well as above normal expenditures in 1988-89 for Airport's capital program. (27.6)

- **Contributions:** this difference is due largely to an increase to the proposed expenditure for the local-local commercial program and airport improvements deferred from 1988-89 to 1989-90 11.7

- **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** increased revenues are due to price increases and increased volumes of passengers and aircraft movements and in part to revenue generating initiatives (28.5)

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 net forecast is only marginally higher than the 1988-89 Main Estimates by \$117,000.

Figure 2-63: Estimated 1989-90 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					
	Operating	Capital	Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirements
Major Federal Airports	287,130	84,613	-	371,743	454,293	(82,550)
Federal Dependent Airports	186,714	115,301	32,549	334,564	352,837	(18,273)
Development Airports	-	1,996	16,277	18,273	-	18,273
	473,844	201,910	48,826	724,580	807,130	(82,550)

Past Financial Performance

Figure 2-64: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Major Federal Airports	(67,405)	(57,233)	(10,172)
Federal Dependent Airports	(38,003)	(21,943)	(16,060)
Development Airports	16,612	21,943	(5,331)
	(88,796)	(57,233)	(31,563)
Person-Years	4,416	4,669	(253)

Explanation of Change: Actual financial requirements were $31.6 million lower than projected in 1987-88 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** this saving is a result of accelerated downsizing reductions and organizational realignments including transfer of certain security functions to the RCMP	(28.7)
• **Capital:** this variance is due to increased minor capital requirements and various additional restoration/replacement and demand-related expansionary requirements which necessitated the acceleration of the major capital program	19.5
• **Contributions:** this decrease is due to a cash spending lapse principally in respect of the Nouveau Quebec Airstrips Capital Projects and to revised expenditures in support of regional and local airports operated by other levels of government	(7.4)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** this favourable variance is due to an increase in passenger volumes and aircraft movements and to greater revenue from concessions due to better than expected business	(14.9)

- **Person Years:** this decrease is due to the combined efforts of downsizing and the transfer of person years to Public Works Canada (PWC)in support of Architectural and Engineering (A&E) services. Further impacts stemming from these initiatives are reflected in 1988-89 (253 P-Y)

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Airports Authority Group, please refer to the following sub-activities:

		Page
D.1	Major Federal Airports	2-73
D.2	Federal Dependent Airports	2-78
D.3	Development Airports	2-83

D.1 Major Federal Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports.

Description

Self-Supporting: The Major Federal Airports sub-activity operates as a self-supporting entity under the Airports Revolving Fund, which is a non-lapsing authorization to make payments out of the Consolidated Revenue Fund for working capital, capital acquisitions and temporary financing of accumulated deficits with respect to such airports as the Treasury Board shall approve. Costs of operating the participating airports are being recovered through fees and charges for goods and services provided to the airport users, through concession revenues and through a contribution from the Air Transportation Tax.

Airports Included: This sub-activity includes the 8 major airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal (Mirabel/Dorval), Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver.

Operations. Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. Among the more important airport services are security and policing, as well as airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 61% of the operating expenditures, 42% of the capital expenditures, 82% of revenues and recoveries and 20% of the Air Transportation Tax allocated to the AAG, and 45% of the person-years of the Airports Authority Group.

Figure 2-65: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Expenditures	287,130	289,326	268,789
Capital Expenditures	84,613	113,500	96,101
Total Expenditures	371,743	402,826	364,890
Revenue and Recoveries	388,792	378,500	346,988
Air Transportation Tax Allocation	65,501	79,800	85,307
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	454,293	458,300	432,295
Net Resource Required (Provided)	(82,550)	(55,474)	(67,405)
Person-Years	1,801	1,792	1,787

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, Figures 3-27 to 3-32, pp. 3-57 to 3-60.

1987-88 Financial Performance: The financial performance of the Major Federal Airports in 1987-88 was better than forecast at the time of Main Estimates. While operations and maintenance expenditures, excluding depreciation, interest on capital, and services provided and received without charge, were $18.2 million lower as a direct result of a decrease in person years, including the transfer of person years to RCMP, capital expenditures were $19.5 million more than Main Estimates due to a decision to reprofile Capital from 1988-89. Revenues were increased by $11.5 million resulting from higher passenger volumes and aircraft movements. Person years were 113 lower than Main Estimates due to reorganizations and transfers to PWC. (Refer to Figure 2-66)

Figure 2-66: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	268,789		286,977		(18,188)	
Capital Expenditures	96,101		76,577		19,524	
Total Expenditures	364,890	1,787	363,554	1,900	1 336	(113)
Revenue and Recoveries	346,988		335,480		11,508	
Air Transportation Tax Allocation	85,307		85,307		-	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	432,295		420,787		11,508	
	(67,405)	1,787	(57,233)	1,900	(10,172)	(113)

Expenses: Figure 2-67 provides a breakdown of the estimated expenditures that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1989-90. Expenditures contain a charge for the air traffic control services provided by the Aviation Activity to aircraft originating or terminating flights at each airport. Under indirect costs the Management and Support Services Charge for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component represents recoveries made by the Federal Dependent Airports. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to p. 3-50).

Figure 2-67: Major Federal Airports - Summary of Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direct Costs						
Airport Services	**33,882**	**451**	33,843	450	29,089	412
Maintenance and Upkeep of Facilities	**88,863**	**900**	88,759	901	86,366	986
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	**23,363**	**450**	23,336	441	22,905	382
Capital Program Delivery Support	**-**	**-**	-	-	847	7
	146,108	**1,801**	145,938	1,792	139,207	1,787
Indirect Costs						
Air Traffic Control Charges	**84,411**		82,288		68,185	
Grants in Lieu of Taxes	**26,600**		26,400		23,173	
Management and Support Services	**30,011**		34,700		38,225	
	141,022		143,388		129,583	
	287,130	**1,801**	289,326	1,792	268,790	1,787

Two of the largest factors affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open to provide services to the travelling public and air carriers; and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft and passengers. Figure 2-68 sets out these key workload determinants.

Figure 2-68: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
Total Published Hours of Operation	78,840		78,840		78,840	
Total Hours of Operation	70,950		70,080		63,860	
	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2
Air Terminal Buildings	11	652.0	11	612.0	11	593.0
Airside Surfaces		11,415.0		11,400.0		11,391.6

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-69 provides a summary analysis of the capital program planned for 1989-90. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pp. 3-27 to 3-31.

Figure 2-69: Summary of 1989-90 Estimates Capital Projects, Major Federal Airports

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Cumulative Forecast Spending to March 31, 1989	Estimates 1989-90
Restoration due to physical or functional obsolescence			
Terminal buildings and facilities	226,878	143,325	16,832
Aircraft manoeuvring areas	72,366	44,115	20,588
Maintenance buildings and equipment	52,670	33,292	7,720
Airport emergency services	4,957	1,197	1,101
Miscellaneous projects under $250,000	24,277	12,879	11,193
Sub-total Restoration	381,148	234,808	57,434
Expansion of capacity to meet increased demand			
Terminal buildings and facilities	114,349	82,158	26,386
Aircraft manoeuvring areas	12,876	12,020	793
Sub-Total Expansion	127,225	94,178	27,179
Total Capital	508,373	328,986	84,613

D.2 Federal Dependent Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of civil airports subject to demand being sufficient to recover a predetermined percentage of the network's annual operating costs.

Description

This sub-activity can be subdivided into two categories; airports operated by Transport Canada and airports operated by others.

Airports Operated by Transport Canada: This first category consists of 97 airports across the country including air carrier airports such as St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife as well as smaller commercial airports such as Prince George, Lethbridge and Yarmouth, and general aviation airports like Pitt Meadows near Vancouver and Springbank outside Calgary. The nature of the operations at these air carrier airports is similar to those at Major Federal Airports. As many airports in this category serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country.

Airports Operated by Others: In this category capital financial assistance is provided to regional and local airports operated by other levels of government.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 39% of the Activity's total operating expenditures, 57% of the capital expenditures, 67% of the contributions, 18% of revenues and recoveries, 80% of the Air Transportation Tax allocated to the AAG, and 55% of person-years of the Airports Authority Group.

Figure 2-70: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures	186,714	174,041	177,603
Capital Expenditures	115,301	112,100	126,716
	302,015	286,141	304,319
Airports Operated by Others - Contributions	32,549	21,106	19,325
Total Expenditures	334,564	307,247	323,644
Revenue and Recoveries	86,510	89,900	99,820
Air Transportation Tax Allocation	266,327	230,400	261,827
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	352,837	320,300	361,647
Net Resource Required (Provided)	(18,273)	(13,053)	(38,003)
Person-Years	2,226	2,229	2,629

1987-88 Financial Performance: The financial performance of this sub-activity exceeded forecasts at the time of Main Estimates by $16.1 million. The improved financial performance is due mainly to a reduction in operating expenditures stemming from downsizing/reorganization initiatives and tighter controls on non-salary expenditures.

Figure 2-71: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	177,603		188,138		(10,535)	
Capital Expenditures	126,716		127,423		(707)	
Contributions	19,325		20,745		(1,370)	
Total Expenditures	323,644	2,629	336,306	2,769	(12,662)	(140)
Revenue and Recoveries	99,820		100,831		(1,011)	
Air Transportation Tax Allocation	261,827		257,418		4,409	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	361,647		358,249		3,398	
	(38,003)	2,629	(21,943)	2,769	(16,060)	(140)

Airports Operated by Transport Canada: Figure 2-72 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this sub-activity and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 2-73 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

Figure 2-72: Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada - Gross Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direct Costs						
Airport Services	41,077	534	40,187	536	35,521	552
Maintenance and Upkeep	78,420	846	76,720	848	79,921	999
Management and Administration	67,217	846	65,759	845	42,625	658
Capital Program Delivery Support	-	-	-	-	19,536	420
Total Expenditures	186,714	2,226	182,666	2,229	177,603	2,629
Recovery from Major Federal Airports	30,011		34,700		38,225	

Figure 2-73: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
Total Published Hours of Operation	273,020		273,020		273,020	
Total Hours of Operation	266,950		267,560		271,771	
	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2
Air terminal building	84	151.4	84	146.3	89	147.0
Airside surfaces		21,990.0		21,990.0		21,990.0

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-74 provides a summary analysis of the capital program planned for 1989-90. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pp. 3-31 - 3-37.

Figure 2-74: Summary of 1989-90 Estimates Capital Projects for Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Cumulative Forecast spending to March 31, 1989	Estimates 1989-90
Restoration due to physical or functional obsolescence			
Terminal buildings & facilities	117,013	90,228	25,522
Aircraft manoeuvring areas	95,710	62,470	18,599
Maintenance buildings & equipment	105,509	63,968	31,435
Airport emergency services	7,807	5,051	2,205
Miscellaneous projects under $250,000	25,275	17,809	19,966
Sub-total Restoration	351,314	239,526	97,727
Expansion of capacity to meet increased demand			
Terminal buildings & facilities	136,261	121,911	16,855
Aircraft manoeuvering areas	121,556	121,538	719
Sub-total Expansion	257,817	243,449	17,574
Total Capital	609,131	482,975	115,301

Airports Operated by Others: In this category, financial assistance is provided to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 2-75 summarizes planned operating and capital contributions.

Figure 2-75: Airports Operated by Others - Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operating Contributions	16,724	7,707	9,525
Capital Contributions	15,825	13,399	9,800
Total Contributions	32,549	21,106	19,325

D.3 Development Airports

Objective

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation).

Description

This sub-activity includes small airports on the Labrador Coast and Newfoundland, those included in the Nouveau Quebec (Inuit) program, and those serving the less densely populated and more isolated areas of the country in the Northwest and Yukon Territories. The government assumes the costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for under 1% of the capital expenditures and 33% of the contributions of the Airports Authority Group. Revenues are nil. The expenditures are summarized in Figure 2-76.

Figure 2-76: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Capital Expenditures	1,996	3,900	3,241
Capital Contributions	11,468	9,488	6,854
Operating Contributions	4,809	6,509	6,517
Total Contributions	16,277	15,997	13,371
Net Resource Requirements	18,273	19,897	16,612

1987-88 Financial Performance: The 1987-88 Main Estimates do not reflect the split between Federal Dependent Airports and Development Airports; 1987-88 actuals reflect the split. This variance analysis should be performed together with the data for Federal Dependent Airports. (See also p. 2-71)

Figure 2-77: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Capital Expenditures	3,241	2,600	**641**
Capital Contributions	6,854	5,555	**1,299**
Operating Contributions	6,517	13,788	**(7,271)**
	16,612	21,943	**(5,331)**

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-78 provides a summary analysis of the capital program planned for 1989-90. For details by project, see Section III, Figure 3-9, p. 3-37.

Figure 2-78: Summary of 1989-90 Estimates Capital Projects for Development Airports

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Cumulative Forecast spending to March 31, 1989	Estimates 1989-90
Restoration due to physical or functional obsolescence			
Terminal buildings and facilities	-	-	-
Aircraft manoeuvering areas	8,489	6,150	**1,996**
Total Capital Expenditures	8,499	6,150	**1,996**

Figure 2-79 provides a summary of that part of the Development Airport sub-activity that is accounted for by capital contributions.

Figure 2-79: Summary of Capital Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Labrador and Newfoundland airports	**3,067**	2,100	1,811
Nouveau Quebec Inuit airports	**8,401**	7,388	5,043
Total Capital Contributions	**11,468**	9,488	6,854

E. Surface

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning railway safety, road safety and motor vehicle regulation and transport of dangerous goods and the development and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes and their implementation during national emergencies.

Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 2.8% of the Department's net total 1989-90 expenditures and 2.0% of the total person-years.

Figure 2-80: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change	For Details See Page
Surface Emergency Planning and Operations	349	302	47	2-89
Railway Safety	39,375	18,619	20,756	2-91
Transport of Dangerous Goods	8,653	8,633	20	2-93
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,784	18,001	(1,217)	2-96
Direction and Administration	1,257	1,208	49	2-100
	66,418	46,763	19,655	
Departmental Operations Authorized Person-Years	413	310	103	

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are $19.7 million more than the 1988-89 forecast. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• decreased operating requirements for Motor Vehicle Safety	(1.4)
• transfer of the rail safety function from the National Transportation Agency (NTA)	6.7
Grants and Contributions:	
• increase due to reprofiling of the Regina Railway Relocation project	7.0
• increased funding for grade separation projects	4.4
• transfer of the rail safety function from the NTA	3.0
Person-Years:	
• transfer of the rail safety function from the NTA	103 P-Y

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 forecast is $46.8 million or 20.6% higher than the 1988-89 Main Estimates of $38.8 million. The difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety	1.4
• increased operating requirements for Transport of Dangerous Goods	0.9
• transfer of the rail safety function from the NTA	2.0

Grants and Contributions:

- decrease due to reprofiling of the Regina Rail Relocation project (3.6)
- increased requirements for grade separation projects 0.3
- transfer of the rail safety function from the NTA 7.0

Person-Years:

- transfer of the rail safety function from the NTA 32 P-Y

Past Financial Performance

Figure 2-81: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Surface Emergency Planning and Operations	258	259	(1)
Railway Safety	7,652	9,476	(1,824)
Transport of Dangerous Goods	9,876	13,680	(3,804)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,919	16,268	651
Direction and Administration	1,154	1,171	(17)
	35,859	40,854	(4,995)
Departmental Operations Authorized Person-Years	275	278	(3)

Explanation of Change: Actual financial requirements were $5.0 million or 12.2% less than projected in 1987-88 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety	0.8
• delay in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program	(3.8)
Grants and Contributions:	
• decrease due to reprofiling of the Regina Rail Relocation project	(1.2)
• decrease due to reprofiling of grade separation funding	(0.8)

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Surface, please refer to the following sub-activities:

		Page
E.1	Surface Emergency Planning and Operations	2-89
E.2	Railway Safety	2-91
E.3	Transport of Dangerous Goods	2-93
E.4	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	2-96
E.5	Direction and Administration	2-100

E.1 Surface Emergency Planning and Operations

Objective

The development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system in order to respond effectively to peacetime national emergencies and the preparedness arrangements needed for international and war emergencies.

Description

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and operational procedures required to provide a federal response to national emergencies directly involving any of the surface modes of transport and to ensure the provision of priority surface transportation. The sub-activity also ensures a positive interface with NATO by providing representation as the Head of the Canadian delegation to the NATO Civil Emergency Planning Board for Surface Transportation and the United States by providing representation as a Co-chairman of the United States/Canada Railway Transport Working Group.

Resource Summaries

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity accounts for 1% of the financial resources and 1% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-82: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	349	5	302	5	258	4

1987-88 Financial Performance: No significant net change occurred between 1987-88 planned and actual financial performance.

Figure 2-83: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	258	4	259	4	(1)	-

Performance Information and Resource Justification

Joint emergency planning will be conducted with U.S. and Canadian government departments and agencies and the U.S. and Canadian rail industry in order to develop operating agreements and contingency plans and procedures to ensure effective use of rail transport and facilitate cross-border movements during international crises or war. Joint emergency planning will also be conducted with provincial highway departments and public and private coastal ferry operators in order to develop plans and arrangements to ensure the effective utilization of the highway and ferry infrastructure during national emergencies.

The Surface Emergency Planning and Operations organization will actively participate on international and NATO planning boards and committees to ensure that Canada can carry on its commitments under NATO and CANUS agreements with respect to the provision of necessary rail, highway and ferry transportation services during declared national, international or war emergencies.

E.2 Railway Safety

Objective

To improve the safety of the railways and the general public by implementing new rail safety legislation and by providing financial assistance for projects which improve railway safety.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Railway Safety Regulation: regulation of railway safety and compliance and funding of projects which will improve railway safety including grade crossing improvements and grade separations.

Railway Relocations: provides financial assistance for railway relocations for safety and urban improvement.

Resource Summaries

The Railway Safety sub-activity accounts for 59% of the financial resources and 33% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-84: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Safety Regulation	32,418	137	18,619	40	7,652	6
Railway Relocations	6,957	-	-	-	-	-
	39,375	137	18,619	40	7,652	6

1987-88 Financial Performance: The surplus in 1987-88 was mainly caused by the delay in the implementation of the Regina Rail Relocation project.

Figure 2-85: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Safety Regulation	7,652	6	8,303	2	(651)	4
Railway Relocations	-	-	1,173	-	(1,173)	-
	7,652	6	9,476	2	(1,824)	4

Performance Information and Resource Justification

Railway Safety Regulation and Railway Relocations: Figure 2-86 details funding by type of project. Railway relocation projects are undertaken to promote urban improvement and safety, and grade separations/crossing improvements provide for the safety, protection and convenience of the public at railway crossings. Operation Lifesaver is a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

Figure 2-86: Distribution of Railway Safety Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Operation Lifesaver	100	100	100
Grade Separation Projects	13,378	8,977	7,073
Grade Crossing Improvements	10,000	7,000	-
Regina Railway Relocation	6,957	-	-
	30,435	16,077	7,173

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. The general trend in crossing accidents is downward. In 1980, there were 826 accidents at rail/highway crossings, involving 83 deaths and 435 injuries. In 1987 there were 452 accidents, involving 50 deaths and 277 injuries. Grade separations which receive funding in 1989-90 will reduce rail/road crossing exposures by 2 million per day. Grade separations that require funding total approximately 31 million exposures per day. Reduced accident rates at railway crossings are not solely attributed to grade separations but are a result of other federal and provincial road safety programs as well.

E.3 Transport of Dangerous Goods

Objective

To provide and coordinate a national multimodal safety program dealing with the transport of dangerous goods administered by federal and provincial agencies towards improving levels of safety in the transportation of dangerous goods in an economically efficient and competitive market.

Description

The Transport of Dangerous Goods sub-activity seeks the improvement of safety through the development and evaluation of regulations and standards, the education and examination of inspectors, the conduct of inspections, the enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations, the conduct of support programs for the provision of chemical information, the provision of information and call-out support in response to dangerous goods accidents and the review of industries' emergency response capabilities.

Resource Summaries

The Transport of Dangerous Goods sub-activity accounts for 13% of the financial resources and 28% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-87: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Transport of Dangerous Goods	8,653	117	8,633	115	9,876	115

1987-88 Financial Performance: Delays in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program created a $3.8 million surplus.

Figure 2-88: 1987-88 Financial Performance

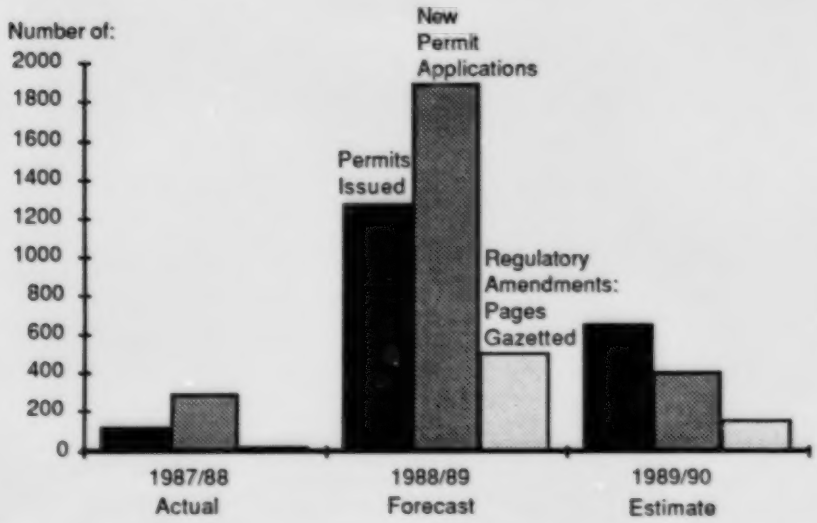
(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Transport of Dangerous Goods	9,876	115	13,680	117	(3,804)	(2)

Performance Information and Resource Justification

Regulations

Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations clarify the intent of the Regulations, reduce the economic impacts on industry and the public, facilitate international trade, and reduce the administrative burden associated with, among other things, issuance of permits for exception and equivalent levels of safety. Additional proposed amendments cover safety standards for the manufacturing of packagings and cylinders, and safety requirements for the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods.

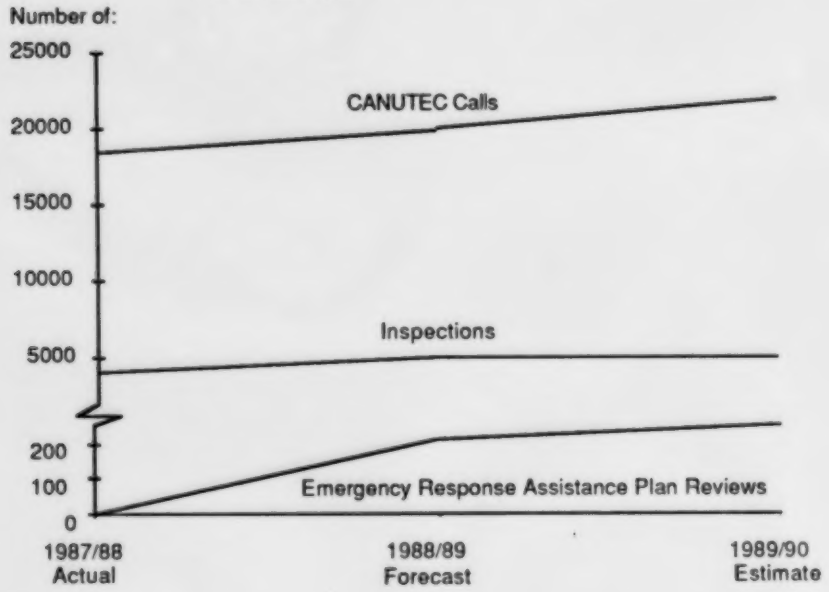
Figure 2-89: Performance Data - Regulations and Permits



Compliance

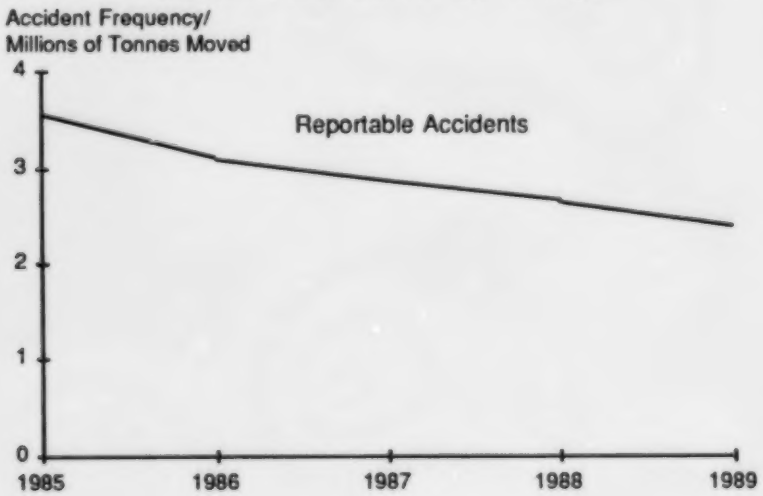
To support compliance with and enforcement of the Regulations, the Directorate has 52 inspectors and staff employed in Ottawa and six regional offices across Canada. Through CANUTEC, the Directorate provides a 24 hour-a-day bilingual information and communication assistance service during transport emergencies involving dangerous goods. The Directorate also provides a regulatory requirements information service; reviews industry emergency response plans (ERP); arranges for assistance at dangerous goods accidents; and provides advice regarding remedial measures taken at dangerous goods accidents.

Figure 2-90: Performance Data - Compliance and Emergency Information



Accident History: Since the passing into law of the Transportation of Dangerous Goods Regulations and mandatory accident reporting requirements on July 1, 1985, there has been a decrease in the rate of reportable dangerous goods accidents (per sections 9.1, 9.13 and 9.14) to estimates of dangerous goods moved. This decrease in reportable accidents, from 1985 to 1988, indicates a positive effect of the Dangerous Goods Program.

Figure 2-91: Performance Data - Reportable Dangerous Goods Accident Distribution by Tonnage



E.4 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to a reduction in deaths, injuries and property damage, health impairment, and energy consumption resulting from the use of motor vehicles.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Motor Vehicle Safety: development of safety standards for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada; the enforcement of such standards through vehicle testing, accident investigation and response to public enquiries; educating the public on motor vehicle safety.

Motor Vehicle Exhaust Emissions: reducing the level of atmospheric emissions by establishing and enforcing emission standards for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada.

Motor Vehicle Fuel Economy: reducing the annual consumption of petroleum by light duty vehicles by monitoring the average fuel consumption of all vehicles sold in Canada by each manufacturing and importing company and by informing the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market.

Resource Summaries

The Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity accounts for 25% of the financial resources and 34% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-92: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety	14,968	129	16,095	128	16,167	128
Motor Vehicle Exhaust Emissions	1,405	8	1,443	8	516	8
Motor Vehicle Fuel Economy	411	3	463	3	236	3
	16,784	140	18,001	139	16,919	139

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre. This revenue, estimated at $0.2 million in 1989-90, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

1987-88 Financial Performance: No significant net change occurred between 1987-88 planned and actual financial performance.

Figure 2-93: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety	15,161	128	14,543	129	618	(1)
Motor Vehicle Exhaust Emissions	1,367	8	928	6	439	2
Motor Vehicle Fuel Economy	391	3	797	5	(406)	(2)
	16,919	139	16,268	140	651	(1)

Performance Information and Resource Justification

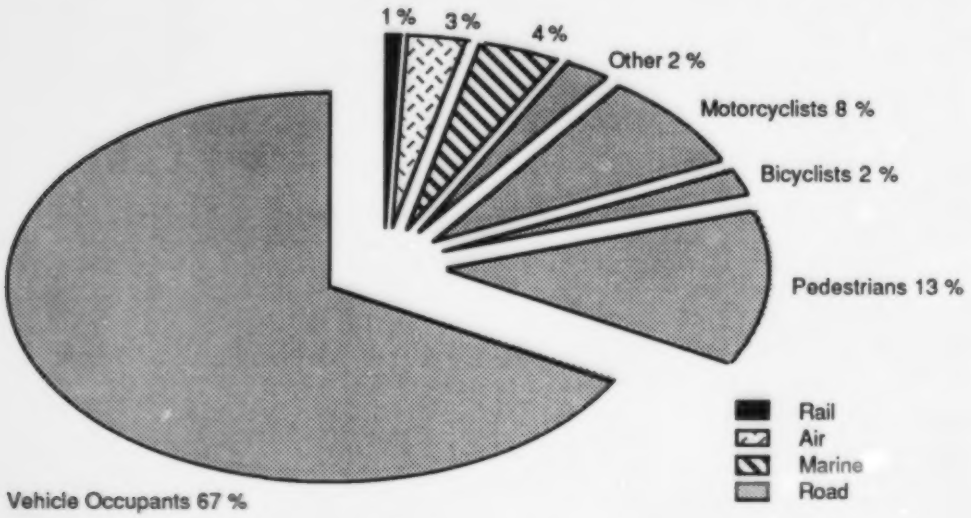
Performance Information:

Motor Vehicle Safety: The road system is the scene of approximately 90% of all transportation fatalities (Fig 2-94) of which vehicle occupants constitute the largest single component. Federal programs have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1987 a 35% decrease in fatalities per 10,000 vehicle registrations. However, there are still over 4,000 persons killed annually - the greatest single cause of loss of life of persons under the age of 30.

This situation is expected to worsen as improved economic conditions lead to increased personal and commercial travel. Enhanced road safety countermeasures will be required to forestall an increase in accidents.

In 1989-90 over 100 vehicles will be tested at the Motor Vehicle Test Centre to confirm the industry's self certification of compliance with Canadian standards. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities and over 1,500 public complaints will be investigated to ensure that defective vehicles, tires and child seats are recalled for correction. In addition, during 1989-90, audits of 600 companies will be conducted representing approximately one-third of all companies manufacturing vehicles in Canada under the Motor Vehicle Safety Act.

Figure 2-94: Fatality Percentage by Mode of Transportation - 1987



Motor Vehicle Exhaust Emissions: Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of human-produced air pollution in Canada. To reduce these levels, more stringent exhaust emission standards for new light-duty motor vehicles have been in place since September 1987. Similar standards for new heavy-duty vehicles will be introduced in December 1988. The effect of these standards will be, on average, to reduce the level of motor vehicle emissions by 30-40%.

Motor Vehicle Fuel Economy: Canada now consumes about 1.5 million barrels of petroleum per day. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. Since 1976 manufacturers have voluntarily complied with a program to improve the fuel efficiency of new passenger cars and light trucks offered for sale in Canada. Surface activity in this area includes monitoring industry compliance with the program, production of guidelines and standard test methods and issuing fuel consumption information to the public. This action has contributed to a reduction of over 50% in the annual Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973.

Resource Justification:

Motor Vehicle Safety: The prime countermeasure available to the Department is the improvement in the level of safety of the motor vehicle itself, although the development of countermeasures for application by other governments, industry, and safety organizations also contribute to the success of the program. Investigations and the research and development of safety standards require $5.2 million of operating funds annually. The compliance enforcement program and defect investigations require $3.5 million, and the operation and maintenance of the Motor Vehicle Test Centre requires $3.1 million annually. Approximately $400,000 is utilized for public information purposes.

Capital resources of $2.0 million will be used to purchase vehicles for motor vehicle safety compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre. An estimated $0.5 million will be recovered by Supply and Services Canada through the resale of test vehicles.

Contributions of $87,000 for countermeasures research will be made to support the efforts of organizations, agencies, associations and institutions that conduct research affecting the safety of road users, vehicles, or the roadway.

Motor Vehicle Emissions and Fuel Economy: The program activities of these key areas are closely linked. The development of emissions regulations and fuel economy guidelines and their enforcement require approximately $800,000 annually. Capital resources of $1.0 million will be used to purchase vehicles for emissions compliance testing and to modify/purchase testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

E.5 Direction and Administration

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure by providing overall direction and management, timely and effective resource management, and executive services to the activity.

Description

This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Surface and the Director, Resource Management and Executive Services and provides activity-wide direction and support in the following areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 2% of the financial resources and 4% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-95: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction and Administration	1,257	14	1,208	11	1,154	11

1987-88 Financial Performance: No significant net change occurred between 1987-88 planned and actual financial performance.

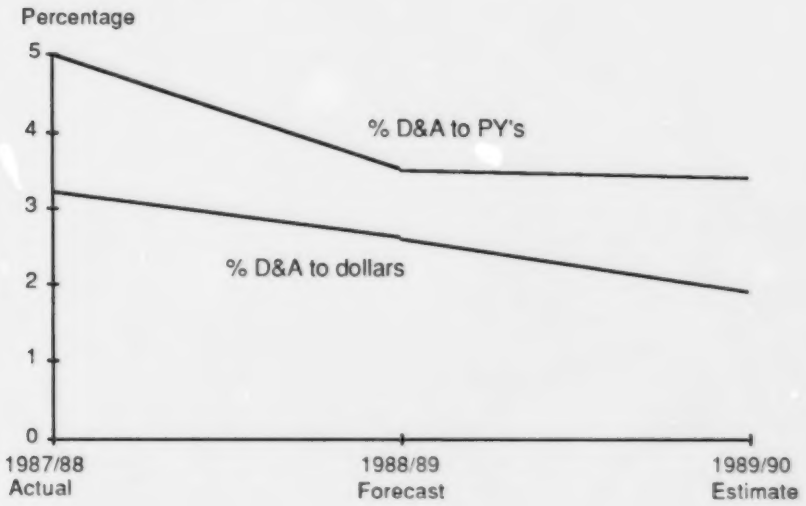
Figure 2-96: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction and Administration	1,154	11	1,171	15	(17)	(4)

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity.

Figure 2-97: Direction and Administration as a Percentage of Resources



F. Departmental Administration

Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Sub-Objectives

Corporate Management: to provide overall direction to Transport Canada, and Transport Crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada - particularly those related to safety - are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, review and safety services in order to assist departmental management to meet its objectives.

Finance: to see to the acquisition, safeguard, control and/or disposal of financial and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the economic, efficient and effective management of its programs.

Personnel: to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and Crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance centrally controls and provides services to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, general administrative services, management consulting, communications and informatics, and materiel and contracting. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, safety, and security and emergency planning.

Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 6.8% of the Department's net total 1989-90 expenditures and 12.8% of the total person-years.

Figure 2-98: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Corporate Management	27,866	357	29,918	399	27,845	356
Finance	83,753	1,197	80,694	1,354	78,842	1,377
Personnel	60,522	945	63,743	1,029	61,959	1,030
	172,141	2,499	174,355	2,782	168,646	2,763
Revenues and Recoveries						
Finance	3,847		3,847		2,229	
Personnel	5,222		5,739		5,692	
	9,069		9,586		7,921	
Total	163,072	2,499	164,769	2,782	160,725	2,763

Explanation of Change: The financial requirements for 1989-90 are approximately $1.7 million or 1.0% lower than the 1988-89 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• net increase in salaries and wages items for price adjustment;	4.0
• decrease in resources as part of the overall expenditure reduction exercise	(8.5)
• increase in recovery costs (Personnel)	0.5
• increase required for Airports Transfer Task Force	0.6
• unallocated T.C. surplus	0.5
• decreased requirements for miscellaneous minor operating expenditures	(3.5)

	$ Millions
Capital:	
• increase in capital requirements for construction of Transport Canada Data Centre ($7.5 million) offset by decreases in acquisition of minor equipment in the amount of $2.8 million.	4.7

Explanation of 1988-89 Forecast: The 1988-89 forecast for Departmental Administration is $7.9 million greater than the 1988-89 Main Estimates of $156.9 million. The difference reflects the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• miscellaneous minor workload increases;	2.4
• increase in forecast recoveries (Personnel);	(0.5)
Capital:	
• upgrade of Electronic Data Processing facilities; (Finance);	2.7
• increase in capital requirements for construction of Transport Canada Data Centre	0.8
• increase due to salary costing adjustment; and	1.4
• increase due to establishment of Airport Transfer Task Force	1.1

Figure 2-99: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Corporate Management	27,845	356	24,893	354	2,952	2
Finance	78,842	1,377	75,018	1,368	3,824	9
Personnel	61,959	1,030	61,826	1,022	133	8
	168,646	2,763	161,737	2,744	6,909	19
Revenues and Recoveries						
Finance	2,229		3,090		(861)	
Personnel	5,692		5,237		455	
	7,921		8,327		(406)	
Total	160,725	2,763	153,410	2,744	7,315	19

Explanation of change: Actual financial requirements were $7.3 million or 4.8% greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• transfer from other activities to provide for upgrade of EDP facilities (Finance);	1.3
• enhancement of Civil Aviation security (Corporate Management);	0.2
• decrease in recovery for maintenance of electronic data processing system (Finance);	0.5
• increase funding for capital requirement;	2.0

	$ Millions
• increase in salaries and wages required for retroactive payments;	0.6
• increase in salaries and wages to adjust for shortfall; and	1.1
• increase in miscellaneous operating expenditures;	1.6

Performance Information and Resource Justification

Corporate Management:

Airport Transfer Task Force: The Task Force is responsible for the management and negotiation of the transfer of Canadian federal airports to local airport authorities including the development of principles, policies and analyses culminating in formal transfer proposals.

Security and Emergency Planning: The Group is responsible for ensuring the security and emergency plans of the multi-modal, National Transportation System. This office develops and promulgates Transport Canada policies and legislative programs giving effect to all government security and emergency planning policies that have application to the Department and the transportation system; coordinates the Civil Aviation Security Program for the prevention of unlawful acts that threaten the safety of civil aviation; and directs and prepares all Transport Canada Multi-Modal National and International and NATO planning. Government airport transfer initiatives will increase the workload in the security and emergency planning field.

Review: The Review Group is responsible for the Internal Audit and Program Evaluation functions, as well as for the Secretariat to the Program Control Board. The outputs from these functions, in the form of evaluation and audit recommendations and assessment notes, directly result in real savings to the Department through more efficient and effective utilization of resources. The Department has approved and acted upon over 95% of Review Group recommendations in the past. The Review Group foresees maintaining the current level of coverage and quality of advice in the future.

Public Affairs: This unit, represented in NCR and 10 regional sites, has the responsibility for effective management and implementation of two-way internal and external communications through communications planning, implementation, monitoring and advice. The unit expects to continue its twice daily production of media coverage clippings, its weekly production of media coverage summaries and analyses and its publication of annual reports, the **Transpo** and **TC Express** magazines and booklets and pamphlets. The development of communications plans for each Cabinet document (100 per year) and major departmental activities as well as an annual strategic communications plan will be a priority.

Inspector General Transportation Safety: This office provides a focal point for the enforcement and investigation of transportation safety policy, procedures and practices within Transport Canada, and manages and directs the activities of the Marine Casualty Investigation unit. Investigators located in headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crew accidents. Figure 2-100 shows statistical information over the past five years.

Figure 2-100: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

Calendar year	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
1983	1,358	47	28
1984	1,397	52	38
1985	1,399	64	74
1986	1,401	35	76
1987	1,412	67	88

Finance:

Financial Administration: The Financial Administration Branch is continuing its endeavours to improve efficiency through the development of new or improved computerized financial systems.

Administration Services: In order to meet the increasing demands for service in Headquarters as well as in the Regions, the Administration Branch will continue to introduce and expand its automated systems in the areas of Publishing Production, Records and Library Management, and Accommodation Planning.

Materiel Management and Contracting Services: The addition of custodial and ships' inventories have increased the materiel inventory holdings from $35 million to $86 million since April 1, 1988. When completed in 1989, the Materiel Inventory Holdings will reflect a realistic dollar value of Transport Canada inventories. User requirements for an automated disposal management sub-system are currently being prepared for implementation in 1989. An increase in the vicinity of 10% for demand in contracting services is anticipated during 1989-90. Automated contract statistics reporting procedures have been improved and will shortly provide a base for future performance measurement.

Communications and Informatics: Demand, measured by the number of problem calls, change requests and systems' users will increase by 21% in application maintenance, 60% in user support and 120% in Transport Canada Network (TCN) over the period of 1987-88 to 1989-90. The initiative to improve the management of resources using information technology is continuing. Communications and Informatics has taken the lead role in the introduction and development of information management planning within the department. One such plan is being developed for the Aviation group.

Management Consulting: This unit expects an increase in activities in response to managers' requests for assistance in adjusting organizations and management processes to address safety, regional development communication and other Corporate Priority initiatives. Although Management Consulting resources have been reduced as part of Corporate Net Expenditure Management, the unit expects to maintain a 90% average for recommendations accepted.

Financial Management: This unit provides information and advice to senior departmental managers on all major financial resource allocations; coordinates the preparation and analysis of Transport Canada's Operational Plans, Estimates, Capital Program and other financial reports to the Program Control Board; and provides functional direction with respect to financial analysis and planning to Regional Financial Managers.

Cost Recovery and Economic Evaluation: A number of functions essential to the success of the Department's efforts to increase its revenues and reduce its expenses have been consolidated and strengthened as the result of the establishment of this unit. Having developed proposed new cost recovery guidelines and policies in 1986-87, this unit is continuing work on a comprehensive implementation plan for public consultation in late 1988-89 and early 1989-90. Significant improvements in cost accounting will accompany this initiative.

Personnel:

Group Management: Includes the offices of the Assistant Deputy Minister, Personnel, the Executive Assistant and the Resource Management unit. The primary function of this Key Result Area is to manage Group resources through the development and refinement of information systems and to ensure that Group operational goals are achieved.

Functional Management: Includes the Staff Relations and Personnel Policy and Planning directorates which provide functional advice and guidance to Departmental senior management and to regional personnel officers.

Personnel Operations: Includes the Regional Personnel Operations and Senior Management Resourcing directorates which are directly responsible for the provision of personnel services to Departmental managers.

Training: Includes Training Coordination and Control, the Transport Canada Training Institute (TCTI), and the Canadian Coast Guard College (CCGC).

TCTI provides basic and advanced technological training courses for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and

transportation management courses for Departmental managers. TCTI delivered 107,040 student-days of training in 1987-88 while 112,000 student-days are planned for 1988-89 and 1989-90.

CCGC conducts the Officer Cadet Training Program (OCTP) which is a four year post secondary program in either navigation or marine engineering. It includes sea based training and is offered in both English and French. Since 1969, CCGC has graduated 717 officer cadets and has a current enrolment of 30 first year, 25 second year, 25 third year and 29 fourth year students. In addition, CCGC provides upgrading courses to Fleet Officers and also conducts courses ranging from 8 to 26 weeks for the Caribbean Maritime Training Assistance Program (CMTAP). CMTAP has graduated 365 students drawn from 18 Caribbean states to date.

Figures 2-101 and 2-102 summarize the ratio of Departmental Administration person-years and expenditures to the departmental totals.

Figure 2-101: Relationship of Departmental Administration Expenditures to Total Departmental Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Total Department	2,388,968	2,336,005	3,579,471
Percent Change from Previous Year	2.3	(34.7)*	
Departmental Administration	163,072	164,769	160,725
Percent Change from Previous Year	(1.0)	2.5	
Percentage of Total	6.8	7.1	4.5

* Large decrease attributed to one-time $1.3 billion debt write-off for Transport Canada Crown corporations in 1987-88.

Figure 2-102: Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total Department Person-Years

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Total Department	20,202	20,578	20,933
Percent Change from Previous Year	(1.8)	(1.7)	
Departmental Administration	2,499	2,782	2,763
Percent Change from Previous Year	(10.2)	0.7	
Percentage of Total	12.4	13.5	13.2

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Further breakdowns of Figure 3-1, which distinguish between the appropriated and revolving fund portions of financial requirements, are presented at Figures 3-2 and 3-3, pages 3-2 and 3-3.

Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Personnel			
Salaries and wages	841,820	826,351	797,573
Contributions to employee benefit plans*	132,550	128,574	119,636
Other personnel costs	26,036	34,494	73,364
	1,000,406	989,419	990,573
Goods and Services			
Transportation and communications	101,163	104,393	109,965
Information	9,983	10,528	12,373
Professional and special services	182,729	189,709	223,305
Rentals	16,141	16,099	16,673
Purchased repair and maintenance	97,413	94,877	103,286
Utilities, materials and supplies	149,873	137,162	155,117
Payments to Crown corporations	863,875	788,490	2,125,229
Other subsidies and payments	152,172	149,563	137,755
	1,568,349	1,490,821	2,883,703
Total Operating	2,568,755	2,480,240	3,874,276
Capital			
Construction and/or acquisition of land, buildings and works	328,893	317,669	181,074
Construction and/or acquisition of machinery and equipment	321,131	302,202	245,801
Total Capital**	650,024	619,871	426,875
Transfer Payments	297,858	336,580	287,400
Total Expenditures	3,516,637	3,436,691	4,588,551
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund	1,127,669	1,100,686	1,009,079
Total Net Budgetary Expenditures	2,388,968	2,336,005	3,579,472
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	17,260	1,000	1,000
	2,406,228	2,337,005	3,580,472

* includes $11,710,000 for Airports Revolving Fund employee benefit costs in 1989-90
** includes $84,613,000 for Airports Revolving Fund capital in 1989-90

Figure 3-2, provides an appreciation of the magnitude of Revolving Fund resourcing relative to appropriated funding for the total Program.

Figure 3-2: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Department in Total

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Personnel						
Salaries and wages	780,215	769,451	752,588	61,605	56,900	55,330
Contributions to employee benefit plans*	120,840	119,226	119,635	11,710	9,348	10,534
Other personnel costs	24,549	28,256	30,513	1,487	6,238	5,143
	925,604	916,933	902,736	74,802	72,486	71,007
Goods and Services						
Transportation & communications	98,019	101,696	98,506	3,144	2,697	2,929
Information	9,393	9,851	10,351	590	677	549
Professional & special services	151,524	156,966	139,702	31,205	32,743	29,069
Rentals	15,513	15,578	15,293	628	521	585
Purchased repair & maintenance	89,366	87,058	70,896	8,047	7,819	7,496
Utilities, materials & supplies	115,518	108,467	105,386	29,355	28,695	27,349
Payments to Crown corporations	863,875	788,490	2,125,229	-	-	-
Other subsidies and payments	12,813	5,875	7,524	139,359	143,688	129,805
	1,356,021	1,273,981	2,572,887	212,328	216,840	197,782
Total Operating	2,281,625	2,190,914	3,475,623	287,130	289,326	268,789
Capital						
Construction and/or acquisition of land, buildings and works (08)	262,233	225,262	183,527	66,660	92,407	80,145
Construction &/or acquisition of machinery and equipment (09)	303,178	281,109	277,108	17,953	21,093	15,956
Total Capital*	565,411	506,371	460,635	84,613	113,500	96,101
Transfer Payments	297,858	336,580	287,401	-	-	-
Total Expenditures	3,144,894	3,033,865	4,223,659	371,743	402,826	364,890
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund	673,376	642,386	576,783	454,293	458,300	432,295
Total Net Budgetary Expenditures	2,471,518	2,391,479	3,646,876	(82,550)	(55,474)	(67,405)
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	17,260	1,000	1,000	0	0	0
	2,488,778	2,392,479	3,647,876	(82,550)	(55,474)	(67,405)

* For 1987-88 Public Accounts purposes, CEBP for the Revolving Fund is recorded under Other Subsidies and Payments. Similarly, capital-related salaries and wages, professional and special services and utilities are recorded in Public Accounts under Standard Objects other than 08 and 09. Data for 1989-90 and 1988-89 in this Figure display the proper operating/capital split that reflects the manner in which the Fund is managed.

The Airports Authority Group in Transport Canada comprises major federal airports that are funded through a revolving fund, and federal dependant and development airports that are funded through appropriations.

Figure 3-3 provides details on the distinct funding mechanisms that make up total Airports Authority Group resourcing.

Figure 3-3: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Airports Authority

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	**Estimates 1989-90**	Forecast 1988-89	Actual* 1987-88
Personnel						
Salaries and wages	**82,681**	76,849	84,513	**61,605**	56,900	55,330
Contributions to employee benefit plans*	**12,816**	12,500	14,267	**11,710**	9,348	10,534
Other personnel costs	**5,039**	7,539	9,587	**1,487**	6,238	5,143
	100,536	96,888	108,367	**74,802**	72,486	71,007
Goods and Services						
Transportation & communications	**10,656**	9,168	9,380	**3,144**	2,697	2,929
Information	**810**	830	711	**590**	677	549
Professional & special services	**28,695**	34,801	24,481	**31,205**	32,743	29,069
Rentals	**2,672**	2,167	2,392	**628**	521	585
Purchased repair & maintenance	**4,153**	3,482	3,372	**8,047**	7,819	7,496
Utilities, materials & supplies	**32,945**	26,705	28,297	**29,355**	28,695	27,349
Payments to Crown corporations	**-**	-	-	**-**	-	-
Other subsidies and payments	**6,247**	-	603	**139,359**	143,688	129,805
	86,178	77,153	69,236	**212,328**	216,840	197,782
Total Operating	**186,714**	174,041	177,603	**287,130**	289,326	268,789
Capital						
Construction and/or aquisition of land, buildings and works (08)	**103,889**	73,894	95,489	**66,660**	92,407	80,145
Construction &/or aquisition of machinery and equipment (09)	**13,408**	42,106	34,467	**17,953**	21,093	15,956
Total Capital*	**117,297**	116,000	129,956	**84,613**	113,500	96,101
Transfer Payments	**48,826**	37,103	32,696	**-**	-	-
Total Expenditures	**352,837**	327,144	340,255	**371,743**	402,826	364,890
Revenue credited to the Vote/Revolving Fund	**352,837**	320,300	361,647	**454,293**	458,300	432,295
Total Net Budgetary Expenditures	**-**	6,844	(21,392)	**(82,550)**	(55,474)	(67,405)

* Note comments provided for Figure 3-2

2. Personnel Requirements

Figure 3-4 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 3-5 displays the person-years and average salary provisions by category. Personnel expenditures represent 27.3% of total gross Program expenditures.

Figure 3-4: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Policy and Coordination	297	357	350
Marine/Canadian Coast Guard	6,062	6,054	6,073
Aviation	6,904	7,054	7,031
Airports Authority - Major Federal	1,801	1,792	1,787
- Federal Dependent	2,226	2,229	2,629
Sub-total	4,027	4,021	4,416
Surface	413	310	275
Departmental Administration	2,499	2,782	2,763
	20,202	20,578	20,908
% Change Over Previous Year	(1.8)	(1.6)	

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1989-90 Average Salary Provision
	1989-90	1988-89	1987-88		
Management	294	277	290	56,200 - 123,400	74,224
Scientific and Professional Category					
Architecture and Town Planning	6	3	33	20,623 - 92,700	51,609
Chemistry	8	7	10	17,425 - 80,700	42,124
Economics, Sociology and Statistics	115	114	110	16,185 - 77,100	54,341
Education	29	31	33	15,334 - 80,700	51,557
Engineering and Land Survey	497	490	630	25,715 - 92,700	54,841
Library Science	10	11	11	22,042 - 52,255	38,343
Physical Science	8	5	11	19,957 - 80,700	51,920
Psychology	5	6	6	26,434 - 61,561	50,300
Administrative and Foreign Services Category					
Administrative Services	1,062	1,039	1,048	15,178 - 64,300	41,651
Computer Systems Administration	157	173	190	21,587 - 70,665	43,976
Financial Administration	211	212	222	14,100 - 63,177	45,788
Information Services	50	53	46	15,055 - 64,300	46,900
Organization and Methods	30	32	34	15,395 - 64,300	48,498
Personnel Administration	184	207	200	14,737 - 60,493	44,505
Programme Administration	808	807	778	15,178 - 64,300	44,216
Purchasing and Supply	118	121	122	14,155 - 64,300	39,115
Technical Category					
Aircraft Operations	572	572	605	40,455 - 63,173	53,940
Air Traffic Control	2,048	2,076	2,087	16,922 - 70,971	55,540
Drafting and Illustration	123	110	133	17,248 - 44,693	34,003
Educational Support	2	1	3	11,884 - 31,617	24,914
Electronics	1,654	1,653	1,738	19,025 - 59,468	43,142

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements (Cont'd)

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1989-90 Average Salary Provision
	1989-90	1988-89	1987-88		
Engineering and Scientific Support	**289**	258	378	15,568 - 56,395	40,952
General Technical	**824**	832	833	14,009 - 61,735	37,727
Photography	**2**	2	3	19,071 - 34,751	28,155
Radio Operations	**1,174**	1,205	1,001	16,481 - 53,763	34,930
Ships Officers	**940**	927	934	24,017 - 64,105	37,424
Social Science Support	**62**	71	67	14,009 - 64,044	37,595
Technical Inspection	**559**	514	496	14,009 - 63,962	47,478
Administrative Support Category					
Communications	**51**	57	63	17,034 - 35,284	26,984
Data Processing	**69**	76	69	14,912 - 41,166	27,603
Clerical and Regulatory	**2,106**	2,059	2,063	14,338 - 35,194	24,285
Office Equipment	**33**	31	47	14,042 - 28,019	21,205
Secretarial, Stenographic and Typing	**719**	720	761	14,210 - 35,419	24,081
Operational Category					
Firefighters	**589**	639	674	24,735 - 47,490	34,230
General Labour and Trades	**2,320**	2,474	2,519	17,281 - 43,181	29,710
General Services	**207**	185	187	14,755 - 44,350	25,942
Heating Power and Stationary Ops	**102**	111	122	20,996 - 40,948	28,853
Lightkeepers	**215**	334	352	17,777 - 32,984	25,319
Ships' Crew	**1,783**	1,790	1,793	21,444 - 33,288	25,441
Other (Cadets, Capital P-Y)	**167**	221	427		

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1988. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

	Non-Controlled Person-Years			Current Salary Range	1989-90 Average Salary Provision
	1989-90	1989-90	1987-88		
Other	**18**	-	-	0 - 147,700	46,880

3. Capital Expenditures

Planned voted and revolving fund capital expenditures of $750.0 million in 1989-90 represent 29.3% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-6 provides a breakdown of capital spending by Activity.

Figure 3-6: Capital Resources by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	For Details See Page
Policy and Coordination[1]	18,502	1,252	1,241	-
Marine/Canadian Coast Guard[2]	115,591	181,000	130,121	3-7
Aviation	296,279	195,000	185,508	3-14
Airports Authority - Voted	117,297	116,000	129,956	3-27
- Revolving Fund[3]	84,613	113,500	96,101	3-31
Sub-total	201,910	229,500	226,057	
Surface[4]	3,048	3,147	2,628	-
Departmental Administration	14,694	9,972	11,181	3-39
Total Department	650,024	619,871	556,736	
% Change Over Previous Year	4.9	11.3		

[1] A last minute addition to Estimates for 1989-90 was budgeting in Policy and Coordination of $45,000,000 over three years for construction of a ferry for PEI-NS ferry services and related terminal facilities. This project will be transferred during the year to Marine and managed by that Activity. The project is listed on p. 3-9 of the Marine Capital program.

[2] See also footnote to figure 2-12 on p. 2-20.

[3] Revolving Fund capital is Statutory and is therefore not included in the appropriated Vote 5 Capital of $565,411,000, on p. 1-4.

[4] Capital for Surface comprises primarily office equipment and vehicles for testing. None of these items, individually, is greater than $250,000. As such, no detailed project listings are provided.

Figures 3-7 to 3-10 identify, by Activity, all currently approved capital projects with a total estimated cost of $250,000 or greater. Actual expenditures are anticipated to be lower due to slippage in contracting and construction schedules.

To facilitate more detailed understanding of the Transport Canada capital program, projects are broken down by sub-activity, province and location. Where location is not specified in bold type, the project is either national, provincial or regional in character.

Projects whose estimated total costs have increased or decreased by 20% or $1.0 million dollars (whichever is greater), are identified by small arabic numbers preceding either the location or the specific sub-project at a given location. Brief explanations of these major changes may be found by referring to the appropriate footnoted reference.

Reference may be made to p. 3-40 for details on four Major Crown Projects (MCP) for which Transport Canada is responsible.

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Systems					
1.Type 700, Construct One Vessel	9,158	7,516	7,399	**117**	-
Vessel Modernizations					
2. - CCGS Provo Wallis.....	12,700	15,893	93	**14,500**	1,300
- CCGS Tracy.....	8,751	8,751	4,592	**3,524**	635
Acquisition of Enhanced Light Helicopters	49,400	49,400	-	**1,000**	48,400
Icebreaking and Arctic Operations					
Vessel Modernization					
3. - CCGS Louis S. St. Laurent.....	75,829	95,516	14,516	**50,000**	31,000
Marine Search and Rescue					
Construction of Prototype Self Righting Lifeboat (ARUN) ...	3,642	3,642	3,582	**60**	-
4.Acquisition of Type 500 - 2 SAR Vessels	47,454	44,087	12,000	**29,740**	2,347
5.Type 600 (Darby Replacement) .	53,000	62,577	-	**1,000**	61,577
ARUN ("S" Class Replacement). (formerly CCGS Spume Replacement)	3,178	3,178	2,186	**942**	50

1. to 5. See p. 3-12 for explanation of increases/decreases

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)					
NEWFOUNDLAND					
St. John's -					
Base Wharf Reconstruction ..	-	4,765	831	3,934	-
Goose Bay/Southern Labrador -					
VHF peripheral site	736	736	394	342	-
Stephenville - Coast Guard -					
Sub-base construction	2,860	2,860	1,145	1,715	-
Comfort Cove -					
Restore transmitter site facilities	512	512	429	83	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown CG Base -					
Administration Building Renovation	1,355	1,355	350	1,005	-
NOVA SCOTIA					
Dartmouth -					
Land Reclamation and Second Access extension ...	892	882	552	330	-
6. **Canso Canal -**					
Dewatering System and Underwater Components construction	2,895	5,095	464	3,101	1,530
QUEBEC					
Repair and Replace Northern Antennae	999	996	712	284	-
Sorel -					
Reconstruct Workshops	5,451	5,408	1,288	3,610	510
Quebec -					
Vessel Traffic Services					
Radar Replacement	6,649	6,665	3,461	3,204	-
Montreal -					
Vessel Traffic Services					
Radar Replacement	9,515	9,097	1,104	5,158	2,835
Renovation of Heritage Lightstations	866	866	265	243	358
Heath Point - Improve					
VHF Communication Site	-	1,622	-	803	819

6. See p. 3-12 for explanation of increases/decreases

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
ONTARIO					
Installation of Light-station Power Supply	1,267	1,469	663	193	613
Sault Ste. Marie Coast Guard Base Development.....	-	4,516	65	2,131	2,320
BRITISH COLUMBIA					
Prince Rupert - Replace Lightstation Dwellings	846	842	357	111	374
NORTHWEST TERRITORIES					
Polar 8 Icebreaker Design.....	13,800	13,800	12,200	1,600	-
MULTI-PROVINCE					
Northumberland Ferry - Terminals	-	15,400	500	100	14,800
Northumberland Ferry - Vessel	-	29,600	850	100	28,650
7.Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) for CCG Vessels ...	669	1,748	975	95	678
Shipboard Communications Consoles Replacement	3,810	3,820	2,591	500	729
Acquisition of VHF Direction Finders	3,028	3,028	63	350	2,615
Acquisition of Hard Copy Communications for CCG Vessels .	3,254	3,254	365	630	2,259
Lightstation Monitoring Program	12,144	12,294	8,804	2,038	1,452
Acquisition of Distance Measuring Equipment for CCG Vessels	2,068	2,068	1,575	493	-
Lightstation Power/Optics Replacement - Phase I	2,957	2,957	1,471	1,486	-
Fog Alarms/Detectors Replacement - Phase I	2,750	2,750	1,339	1,411	-

7. See p. 3-12 for explanation of increases/decreases

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)					
NEWFOUNDLAND					
Cornerbrook -					
Container Terminal					
Restoration	17,000	16,994	7,085	**9,909**	-
Argentia -					
Fleet Dock Reconstruction ..	4,863	4,683	1,445	**2,900**	338
St. Lewis -					
Wharf Reconstruction	1,758	1,766	1,276	**490**	-
8. **Long Pond -**					
Wharf Repairs	4,400	3,170	2,393	**777**	-
Charlottetown -					
Wharf Reconstruction	-	1,895	60	**1,180**	655
PRINCE EDWARD ISLAND					
Souris -					
Port Development and					
Land Acquisition PHASE II	4,420	4,771	1,954	**2,817**	-
Boat Harbour Reconstruction	2,548	2,548	548	**2,000**	-
NOVA SCOTIA					
Iona -					
Wharf Reconstruction	1,489	1,819	1,734	**85**	-
NEW BRUNSWICK					
Sand Point -					
L-shaped Wharf Extension and					
Acquisition of Back Up Land	9,937	9,933	9,693	**240**	-

8. See p. 3-13 for explanation of increases/decreases

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Concl'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP) (cont'd)					
QUEBEC					
Wharf Reconstructions:					
Saint Augustin	6,000	6,981	4,251	**2,730**	-
Harrington Harbour	1,512	2,203	99	**2,000**	104
Tête à la Baleine	4,475	5,182	290	**3,760**	1,132
Cap-aux-Meules	3,157	4,044	1,947	**2,097**	-
9. **Les Méchins**	6,390	8,500	560	**6,940**	1,000
St Ignace de Loyola	3,505	3,505	253	**2,100**	1,152
Paspébiac	6,676	6,676	115	**1,000**	5,561
Trois Pistoles/Les Escoumins	-	18,838	-	**863**	17,975
Tadoussac	-	6,144	-	**216**	5,928
Baie Comeau -					
Harbour Restoration	11,978	11,978	444	**7,460**	4,074
ONTARIO					
Pelee Island/Mainland -					
Ferry Facilities Development	-	10,793	-	**1,000**	9,793

9. See p. 3-13 for explanation of increases/decreases

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Type 700: Construct One Vessel The decrease in cost is due mainly to the receipt of bids which were lower than estimated.	3-7	9,158	7,516	(1,642)
2. Modernization - CCGS Provo Wallis The anticipated increase in cost is as a result of a refinement of the estimated cost.	3-7	12,700	15,893	3,193
3. Modernization - CCGS Louis St. Laurent The previously estimated total cost was a "C" class of estimate and has now been refined to a "B" class of estimate.	3-7	75,829	95,516	19,687
4. Marine Search and Rescue - Acquisition of two (2) Type 500 SAR Vessels The decreased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate.	3-7	47,454	44,087	(3,367)
5. Marine Search and Rescue - Type 600 (Darby Replacement) The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate.	3-7	53,000	62,577	9,577
6. Canso Canal - Dewatering System and Underwater Components Construction The increase in cost is due mainly to a further refinement of the work to be performed and the costing of same.	3-8	2,895	5,095	2,200
7. Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRB's) for CCG Vessels The increase in cost is due to an increase in both the quantity of units required and the price of each unit.	3-9	669	1,748	1,079

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
8. Long Pond-Wharf Repairs The decreased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate.	3-10	4,400	3,170	(1,230)
9. Les Méchins - Wharf Reconstruction The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate.	3-11	6,390	8,500	2,110

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements

The following abbreviations or acronyms are used in the project listing below:

ACC	Area Control Centre
ANS	Air Navigation Systems
ASDE	Airport Surface Detection Equipment
ATB	Air Terminal Building
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building
ATCOPS	Air Traffic Control Operators
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services
AWOS	Automated Weather Observing System
BILCOM	Bilingual Communication Project
CAATS	Canadian Automated Air Traffic System
CARS	Community Aerodrome Radio Stations
CASS	Canadian Airport Security Systems
CPMS	Control and Performance Monitoring System
DCPC	Direct Current Power Control
DF	Direction Finder
DME	Distance Measuring Equipment
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment
EDM	Electronic Duty Manager
EDP	Electronic Data Processing
EMD	Electro-Magnetic Detection
FSS	Flight Service Station
GAATS	Gander Automated Air Traffic System
HF	High Frequency
ICCS	Integrated Communications Control System
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
JETS	Joint Enroute Terminal Service
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch
MIDS	Multi Purpose Information Display System
MLS	Microwave Landing System
MODS	Modifications
NDB	Non-Directional Beacon
PAL	Peripheral Communication Control
P.I.A.	Pearson International Airport
RAMP	Radar Modernization Project
RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
RATS	Regional Air Traffic Simulator
RCO	Remote Control Outlet
R&D	Research and Development
RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
RFSS	Remote Flight Service Station
RVR	Runway Visual Range
TACAN	Tactical Air Navigation Aid
TCU	Terminal Control Unit
TELECOM	Telecommunications
TWR	Control Tower
UHF	Ultra High Frequency
VHF	Very High Frequency
VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
VIP/OIDS	Visual Information Projection/ Operational Display System
VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
VORTAC	VOR and TACAN Co-located
VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM					
Headquarters - Ottawa					
RDPS Upgrade at the Research & Experimentation Centre	2,066	2,066	1,936	130	-
ASDE Phase II	13,800	13,800	13,587	213	-
1. Uninterruptible Power Units Bulk Procurement	18,000	14,475	600	7,642	6,233
Flight Data Display Evaluation Program	445	445	435	10	-
National Flight Data Processing	7,724	7,724	7,230	494	-
GAATS-System Enhancements, Modifications	2,979	2,979	1,838	1,123	18
Emergency Planning Program	750	790	260	250	280
National Flight Data Processing (NFDPS)-Ongoing Software/Hardware Support.	2,924	2,924	1,509	1,000	415
Flight Progress Strip Printer	1,818	1,818	777	1,041	-
Modular Aeronautical Communications Switch (MACS)	48,570	48,634	16,853	18,188	13,593
Procurement of ICCS Training Simulators	7,407	7,407	501	2,000	4,906
R&D Airport Security Systems	3,923	3,923	2,005	1,114	804

1. See p. 3-25 for explanations of increases/decreases.

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
2.VHF-AM Mobile Transceivers.	12,773	2,793	-	625	2,168
Satellite & Long Range Communication Techniques to Civil Aviation.....	416	416	274	62	80
FSS Multi-Purpose Information Display System (MIDS).....	6,991	6,991	448	5,382	1,161
Automatic Weather & Observing System (AWOS)...	951	951	181	745	25
Altimeter Setting Instruments.....	953	953	122	589	242
Procure VHF-DF Navigational Aids.....	4,715	4,755	2,096	1,390	1,269
VOR/DME Systems Procurement.....	9,669	9,669	7,929	500	1,240
Bulk Procurement of VOR/DME & Support Equipment.....	43,010	43,010	6,760	12,966	23,284
TACAN Replacement Program..	4,455	4,455	564	1,000	2,891
Bulk Procurement of VHF-DF Navigational Aids.....	3,497	3,497	-	200	3,297
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equipment.	5,926	5,926	5,447	180	299
Aeronautical Communications Flight Inspection Equipment.....	887	887	341	242	304
ILS Equipment Procurement..	4,940	4,940	4,488	452	-
Tube Type ILS Replacement Program.....	6,211	6,211	5,352	859	-
Tube Type ILS Replacement-Phase II...	12,469	12,469	10,487	1,573	409
Precision Approach Landing Aids.....	960	960	873	87	-
Precision DME Equipment Development.....	450	450	423	27	-
Security Planning Program GATC.....	750	790	260	250	280

2. See p. 3-25 for explanations of increases/decreases

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
Radar Modernization Project (RAMP).....	810,504	810,504	487,671	**157,004**	165,829
Flight Inspection Management Information System...	600	601	469	**132**	-
Combined Air Navigation Facilities - Ottawa.....	51,359	51,358	14,938	**23,747**	12,673
Procure DME Equipment-North Shore.....	916	916	257	**238**	421
CAATS - Specifications and evaluation.....	2,488	2,488	2,257	**231**	-
Anemometer Tower Replacement	-	347	-	**347**	-
Aeronautical Information Service Computer Graphics Project.....	-	520	-	**132**	388
Systems Engineering and Integration Project.....	-	61,543	6,500	**14,687**	40,356
Call Detail Recording System.....	-	405	165	**240**	-
CAATS - Studies and Evaluation	-	450	300	**150**	-
Upgrade and Modernize Gander FSS OPS.....	-	3,382	2,528	**331**	523
HF Communication Equipment for FSS.....	-	2,663	2,414	**249**	-
Investigations of Automatic Dependent Surveillance Communication System.....	-	2,648	185	**427**	2,036
Bulk Procurement of VHF/DF Systems.....	-	4,176	20	**214**	3,942
Operational Info Display System OIDS-2 and OIDS I-Radar and Automation.....	-	5,496	500	**3,428**	1,568
Procurement of Hand Microphones and Hand Sets Communications Systems.....	-	480	1	**479**	-
Bulk Procure/Install Transmissometer Systems...	-	7,528	-	**2,422**	5,106
Monitor/Controller Procurement.....	-	5,190	-	**2,660**	2,530

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake -					
Construct New ATB- ANS...	1,113	1,287	407	880	-
Replace Cables from FEC To VHF/DR To LOC.....	-	258	-	258	-
Gander -					
Renovate Control Tower Facilities.....	346	355	33	322	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown -					
Replace Tube Type VORTAC.....	713	727	428	267	32
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office -					
Automated Admin. Operational Data Management System	-	1,234	70	670	494
Install Satellite Earth Station Telecommunications Links.....	-	992	-	186	806
Moncton -					
Replace VOR/TAC Building	-	520	-	15	505
Saint John -					
Construct Control Tower..	3,091	3,051	149	42	2,860
QUEBEC					
Akulivik -					
Purchase and Install NDB	-	343	-	324	19
Alma -					
Standardization of NDB...	257	257	51	206	-
Aupaluk -					
Purchase and Install NDB	-	352	-	333	- 19

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Blanc Sablon -					
Purchase and Install LOC/DME	-	1,397	1,375	22	-
Bonaventure -					
Install NDB	411	411	81	330	-
Chevery -					
Install LOC/DME	1,708	1,708	1,694	14	-
Havre St-Pierre -					
Install LOC/DME	1,204	1,056	886	170	-
Iles De La Madeleine -					
Install VHF at FSS	-	355	-	185	170
Kangiqsualujjuaq -					
Purchase and Install NDB.	461	395	-	359	36
La Grande -					
Install VHF at FSS	-	485	-	315	170
Mont Joli -					
Install VHF-DF	305	315	-	117	198
Replace MCC System - FSS Station	-	607	-	85	522
Montreal -					
3. Correct mechanical deficiencies - ACC Building	872	2,956	276	1,994	686
4. Replace control tower	3,676	8,733	759	579	7,395
Quebec Regional Office -					
Replace HF transceivers	708	708	636	72	-
Install Mids III Station	-	320	-	133	187
Rouyn - Noranda					
Install ILS	-	1,089	-	898	191
5. Relocate flight service station	1,840	2,930	1,324	1,606	-
Sherbrooke -					
Replace Vortac Equipment and Related Works	-	682	-	350	332
Install VHF-DF	323	145	-	145	-

3. See p. 3-25 for explanations of increases/decreases.

4. & 5. See p. 3-26 for explanations of increases/decreases.

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
St. Augustin-de-Dunlessis -					
Install LOC/DME.....	-	582	-	62	520
St-Honoré -					
Standarization of NDB ...	292	292	55	237	-
Tasiujaq -					
Install NDB.....	296	305	58	247	-
Ville Marie -					
Install NDB.....	-	368	-	348	20
ONTARIO					
Atikokan -					
Relocate RCO.....	-	634	-	546	88
Big Trout Lake -					
Relocate NDB.....	-	297	-	8	289
Fort Hope -					
Install NDB.....	463	462	366	96	-
Hamilton Mt. Hope -					
Replace CCS with MACS....	-	314	-	98	216
Kingston -					
Upgrade ILS.....	801	756	63	693	-
Muskrat Dam -					
Establish NDB.....	-	397	-	70	327
Oshawa -					
Refurbish Control Tower..	-	437	-	298	139
Ottawa -					
Install ASDE.....	1,879	1,879	1,823	56	-
Pickering -					
Enact Registered Zoning..	269	269	183	86	-
Pickle Lake -					
AES Relocate.....	-	317	30	287	-
Sioux Narrows -					
Replace VORTAC.....	-	256	172	84	-
Toronto Island -					
Install VHF/DF.....	-	260	135	125	-
Replace CCS with MACS....	-	314	-	99	215
Install MLS & Supporting Infrastructure.....	6,510	6,739	6,067	672	-

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Toronto (PIA) -					
Install 3rd RATD Display.	1,429	1,429	-	1,244	185
Add VIP/OIDS to RATS.....	423	418	-	418	-
Upgrade Localizer Antenna.....	-	331	-	128	203
Add Four Sectors ACC.....	-	385	200	185	-
Area Bedpost VOR/DME Systems.....	-	4,914	1,192	1,185	2,537
Toronto Regional Office -					
Replace Tube Type Quindar Scans.....	-	492	268	224	-
Renovate Maxi Mobile Tower.....	-	351	41	310	-
Relocate ATS School To Tower Building.....	-	909	-	51	858
Accomodation Plan.....	-	269	91	178	-
Wawa -					
Install VHF-DF.....	397	397	-	292	105
MANITOBA					
Brandon -					
Replace VORTAC.....	592	475	417	58	-
Gillam -					
Establish RFSS.....	335	338	19	319	-
Langruth -					
Replace VORTAC.....	520	525	403	122	-
St. Andrews -					
Establish VHF-DF.....	303	300	298	2	-
Thompson -					
Replace ILS System Including Frangible Mountings.....	-	830	789	41	-
Winnipeg -					
Establish New Area Control Centre.....	27,043	27,067	26,601	85	381
Winnipeg Regional Office -					
Additional ATC Towers/ IFR/TCU Items.....	267	274	178	47	49

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
ATB/FSS	-	1,157	1,116	41	-
North Battleford -					
Establish VHF/DF	-	367	-	7	360
Relocate Transmitter	-	325	-	8	317
Saskatoon -					
Replace & Relocate VORTAC	470	426	421	5	-
Swift Current -					
Establish VHF-DF	274	288	275	13	-
Yorkton -					
Establish VHF/DF	-	296	-	4	292
ALBERTA					
Calgary -					
Air Operations Building/ Control Tower	16,387	16,379	14,810	1,483	86
Consolidation of Communication Facilities	314	314	281	33	-
Edmonton -					
Relocate VORTAC to Airport Site & Replace Equipment	1,305	1,305	-	70	1,235
Edmonton Regional Office -					
FSS/TWR SS1 Push Button Replacement	-	314	104	210	-
Empress -					
Tube Type VOR/TACAN Replacement	-	541	-	23	518
Lethbridge -					
Tube Type VOR Replacement	-	408	-	14	394
Lloydminister -					
VHF-DF in Flight Services Station	482	509	244	265	-
Whitecourt -					
VHF/DF in FSS	-	296	-	12	284

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA					
Atlin -					
Install NDB.....	-	609	-	360	249
Dawson Creek -					
Upgrade FSS Facilities...	1,825	1,832	1,601	231	-
Golden -					
Establish Weather Station.....	-	250	-	250	-
Pitt Meadows -					
Purchase Recorded Messages Equipment & Install MACS in TWR.....	-	679	-	303	376
Princeton -					
Replace Tube Type VOR with Solid State.....	591	591	-	106	485
Smithers -					
Relocate FSS.....	1,244	1,275	539	736	-
Vancouver Regional Office -					
Replace Cable Plant.....	-	423	-	423	-
Victoria -					
Expand Control Tower.....	3,125	3,125	3,105	20	-
Replace ILS Equipment....	842	842	701	141	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Cambridge Bay -					
VHF-DF in FSS.....	303	303	136	167	-
Clyde River -					
Refit NDB.....	477	477	59	418	-
Coral Harbour -					
New Passenger Shelter/ CARS.....	429	436	375	61	-
Iqaluit -					
Install Private Satellite Station.....	-	481	310	171	-
Resolute Bay -					
Renovate Remote Transmitter Site.....	-	331	-	331	-

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
YUKON					
Whitehorse -					
Renovate Control Tower...	-	1,610	263	**75**	1,272
AVIATION REGULATION					
Headquarters - Ottawa -					
Flight Training & Examination Computer.....	-	720	137	**583**	-
National Air Carrier Information System.....	-	980	-	**980**	-
ALBERTA					
Edmonton Regional Office -					
Procure Lan System & Laser Printer.....	-	261	-	**61**	200
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver Regional Office -					
Acquire Microcomputer System.....	402	349	169	**60**	120
AVIATION SAFETY & PROMOTION					
Headquarters - Ottawa					
Aviation Safety Video....	483	483	161	**161**	161
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters - Ottawa					
Construction of Commissionaires Work Station.....	-	662	-	**75**	587

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Ottawa - Uninterruptible Power Units - Bulk Procurement	3-15	18,000	14,475	**(3,525)**
A reassessment of the procurement of the uninterruptible power systems in light of the RAMP project resulted in the reduction of the number of systems required from the original requirement of 33 to 23.				
2. Ottawa - VHF-AM Mobile Transceivers	3-16	12,773	2,793	**(9,980)**
A major re-evaluation of the operational requirements was undertaken. The results of this evaluation are reflected in the reduction of the total number of units to be acquired and their cost. Also, the previously estimated cost included expenditures that will be incurred by the Airports Authority Group. The currently estimated total cost is the Aviation portion only.				
3. Montreal - Correct Mechanical Deficiencies - ACC Building	3-19	872	2,956	**2,084**
The scope of the mechanical problems associated with the Montreal ACC were re-assessed and the result changed considerably from earlier estimates. The reassessment took into consideration the need to maintain continuity of services in the ACC which had not previously been considered.				

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
4. Montreal - Replace Control Tower	3-19	3,676	8,733	**5,057**
The increase of $5,057 is the result of the re-evaluation of the options available which lead to a change in preferred option. This change in option was caused by the following: unforseen construction problems; the consolidation of all ANS services under one roof; and, identifying specific operational needs omitted in the original submission.				
5. Rouyn/Noranda - Relocate Flight Service Station.	3-19	1,840	2,930	**1,090**
A review of the requirements resulted in identifying a number of omissions in the original plan. These included operational space requirements throughout as well as extra workstation space to accommodate new systems. Soil tests revealed that the foundation required a stronger base, again contributing to the increase in the total cost of the project.				

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
AIRPORTS AUTHORITY GROUP					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Major Federal Airports					
Mobile Transceivers (AAG Portion)	-	1,359	-	575	784
Runway Sweepers (6)	1,038	866	446	420	-
1. Replace Interruptible Power Units	7,371	2,913	1,612	1,301	-
Replace Constant Current Regulators	-	2,204	1,136	1,068	-
Federal Dependent Airports					
Mobile Transceivers (AAG Portion)	-	5,159	-	883	4,276
2. Snowblowers	7,197	5,103	2,933	2,170	-
Runway Sweepers	8,116	7,163	4,575	2,588	-
Replace Constant Current Regulators	-	1,850	1,202	648	-
National Plan for Control of Heating Ventilating & Air Conditioning System	-	2,700	-	900	1,800
3. Replace interruptible Power Units	3,969	1,805	788	1,017	-
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Install Air Conditioning	7,136	7,136	364	40	6,732
Rehabilitate Central Heating Plant	2,015	2,015	277	1,543	195
Extend Public Parking Lot	-	999	20	979	-
Extend Apron	1,377	1,181	620	561	-
Develop Northend of Terminal Building	-	945	99	846	-
QUEBEC					
Montreal Airport System					
Montreal International Airport (Dorval)					
Roof Repairs - Three Buildings	-	310	10	300	-
Program to Rehabilitate Traffic Areas	12,305	12,305	6,586	2,812	2,907
Install 26 Regulator Control Panels	974	974	860	114	-

1. to 3. See p. 3-38 for explanation of changes

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Montreal International Airport (Dorval) (Cont'd)					
Public Arrivals - Phase II	-	7,003	83	6,920	-
Electrical Power Unit - terminal	-	516	-	15	501
Construct New Firehall	2,507	2,507	206	2,301	-
Overlay Roads and Parking Groundside	-	5,211	-	280	4,931
Ventilation Decontamination System	-	679	-	48	631
Replace Baggage Conveyors	5,884	5,884	257	1,841	3,786
Decentralize Heating Plant	1,338	1,338	300	1,038	-
Modifications to Elevator	358	570	44	526	-
Vertical Access-Second Floor	-	539	40	499	-
Roadway Rehabilitation Program	2,743	2,820	175	2,645	-
Replace Public Address System	-	1,130	106	1,024	-
Roof Repairs to Terminal Building Phase 3	1,245	994	-	994	-
Montreal International Airport (Mirabel)					
Develop Aviation Lots	976	976	158	163	655
Roof Repairs	2,744	2,438	2,015	423	-
Replace Heating Cables	-	1,065	645	420	-
Replace Flight Information Display System	732	630	50	580	-
Passenger Departure Zone	-	636	57	579	-
ONTARIO					
Ottawa International Airport					
Expand North Field Commercial Development	678	678	20	658	-
Roof Replacement on 15 Buildings	676	502	104	201	197
Resurfacing of Auxilliary Roadways and Parking Lot	873	871	59	812	-
Lester B. Pearson International Airport					
Mechanical Modifications Terminal One	-	13,875	233	4,085	9,557

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Lester B. Pearson International Airport (Cont'd.)					
Restore Terminal One Parking Structure.....	6,716	7,349	6,131	1,218	-
Restore Sand Storage Building.....	-	365	25	340	-
Passenger Sign Program..	-	297	44	253	-
Upgrade Holdroom Flight Boards Terminal 1.....	-	354	55	299	-
Restore Bridges/Retaining Wall.....	733	772	717	55	-
Taxiway Cable Restoration.....	1,556	1,313	1,253	60	-
Modifications to Designated Door Exits.....	-	670	340	330	-
Restore/Expand Washrooms and Elevator-Terminal One.....	-	2,055	1,842	213	-
Overlay Runway 10/28.....	-	1,710	78	1,632	-
Upgrade Apron Floodlights - Terminal One.....	-	918	60	858	-
Project Management Resources - Terminal Three....,.....	-	5,614	2,904	1,800	910
Modify United State Pre-clearance - Terminal One	5,741	5,374	4,177	1,197	-
Resurface 5th Line Road..	-	668	116	552	-
Extension to International Area - Terminal Two....	-	37,975	14,520	23,455	-
Central Power Plant Modifications.....	1,079	1,582	701	625	256
Carpet Replacement Terminal Two.....	563	732	299	190	243
4. Restore Graded Areas 06L/24R, 06R/24L.....	3,353	510	388	122	-
Terminal One Apron Slab Replacement.....	8,233	8,105	1,163	888	6,054
Replace Terminal Two Fire Alarm System.....	-	547	64	483	-
Replace Fire Alarm System - Terminal One.....	-	586	68	518	-
Long Term Development Study - Pearson 2000 - Plus.....	-	664	262	402	-
Additional Duty Free Outlet - Terminal One..	-	813	241	572	-

4. See p. 3-38 for explanation of change

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Lester B. Pearson International Airport (Cont'd.)					
Upgrade Engineering Data Control System.....	-	781	300	481	-
Replace Facilities for Phase IV Computer.....	-	716	-	716	-
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Surveillance Cameras.....	505	483	383	100	-
Restore Runway 13/31.....	-	5,438	69	5,369	-
Asbestos Removal Commercial Renovations Administration Building.....	5,600	5,589	86	2,562	2,941
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Storm Water Management Upgrade Storm Drainage Central System.....	-	2,027	2	45	1,980
Modify International Finger Terminal Building.....	1,786	1,786	793	993	-
Restore Parkade, Spiral Ramps, Departures Driveway.....	4,535	4,535	225	4,310	-
Barrier Free Renovations	-	693	-	45	648
Edmonton International Airport					
Vertical Transportation..	824	1,194	749	445	-
Replace Field Electrical Centre and Duct Banks..	1,572	1,572	876	696	-
Asbestos Removal and Renovate Floors 4-7....	1,920	1,919	111	1,186	622
Overlay Service Road.....	-	284	13	271	-
Add Retail Spaces.....	-	785	600	185	-
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Resurface Taxiway L from Hold Bay to Apron VI...	-	3,434	69	230	3,135

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Vancouver International Airport (Cont'd)					
New Aircraft Bridge - Gate 6	-	630	-	630	-
Air Terminal Development Planning	1,728	1,445	601	473	371
Data Control Centre	-	1 001	901	100	-
Sewage Pump Station D	-	629	301	328	-
Drainage East Sea Isle	-	943	630	313	-
Public Address System	-	1,129	37	1,092	-
Rebuild Apron Two East	697	572	471	101	-
Gate 30A Bridge	-	685	-	685	-
Gate 27 Intransit Lounge Holding Room	-	5,068	99	3,949	1,020
Enlarge Duty Free Shop Post Security	-	2,747	53	2,160	534
Terminal Core Redevelopment	4,030	4,031	241	3,250	540
Resurface Taxi K	-	972	25	78	869
Resurface Taxi B and C	-	648	-	12	636
Install G9/10 Retail/Food Facility	-	2,208	36	2,172	-
Resurface Taxi A (B to Runway 30)	-	902	-	16	886
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake					
Construct Air Terminal Building and Facilities	3,800	3,800	580	3,220	-
Construct Groundside Facilities	1,608	1,608	669	719	220
Gander					
Replace Sewage Treatment Plan	998	978	938	40	-
Rehabilitate Runway 04/22 and Taxi F	-	2,778	18	2,760	-
Rehabilitate Water Distribution System	-	1,380	10	89	1,281

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
Stephenville					
New Combined Services Building	-	3,602	36	100	3,466
St. John's					
General Services Building	-	5,638	-	5,638	-
Rehabilitate A and B Apron and Taxi G	824	824	303	521	-
Construct Maintenance Garage and Sand Storage Building	-	4,995	4,746	249	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton					
Replace Reservoir Pumphouse and Upgrade Water Distribution System	-	1,036	41	21	974
Expand and Modify Restaurant Bar and Ticket Queuing Area	-	654	72	582	-
Saint John					
Rehabilitate Runway Lighting	-	611	20	591	-
Resurface Taxi B,C,D and Apron	-	513	488	25	-
NOVA SCOTIA					
Sydney					
Modify Combined Services Building	-	914	80	834	-
QUEBEC					
Alma					
Resurface Runway 14/22, Apron I and Taxi A	-	1,556	71	30	1,455
Regional Office					
5. Inuit Management Program	1,532	2,569	1,411	123	1,035
Sign Standardization	935	935	362	573	-

5. See p. 3-38 for explanation of change

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Chévery					
Construct Field Electrical Centre	-	674	-	223	451
Repair Water and Sewage Systems	-	369	58	311	-
Havre St-Pierre					
Install Airport Sub-Station	-	667	-	230	437
Quebec					
Restore Water Buoys	-	823	-	86	737
Sept-Iles					
Restore Drainage System - Phase 1	995	1,125	108	1,017	-
ONTARIO					
Dryden					
Combined Services Building	-	2,250	342	1,815	93
Kapuskasing					
Reconstruct Runway 10/26.	-	1,658	-	59	1,599
Install Omni - Directional Approach Lighting System For Runway 17	-	565	52	513	-
London					
Upgrade Airport Distribution and Connect to Municipal Water System	1,853	2,738	117	2,621	-
Restore Apron	-	2,415	127	2,288	-
North Bay					
Replace Operational Guidance Signs	-	530	-	53	477
Oshawa					
Upgrade Visual Aids	578	528	178	350	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd.)					
Sault Ste. Marie					
Replace/Illuminate Operational Guidance Signs.....	-	425	24	401	-
St. Catherines					
Refurbish Lighting System Runway 06/24, Taxi B...	-	450	20	430	-
Rehabilitate Apron I and Taxi A.....	-	994	-	48	946
Sudbury					
Reconstruct Portion of Apron.....	-	915	50	865	-
Timmins					
Improve/Expand Terminal Building.....	-	3,170	310	2,860	-
Update Sewage System.....	-	983	54	929	-
Replace Concrete Slabs - Apron II.....	-	366	-	14	352
Toronto Island					
Replace Maintenance Services Building.....	-	2,300	206	2,094	-
Windsor					
Rehabilitate Air Terminal Building and Apron.....	-	678	528	150	-
MANITOBA					
Thompson					
Northside Development....	2,793	2,103	2,078	25	-
SASKATCHEWAN					
La Ronge					
Terminal Building-Flight Service Station.....	1,645	1,453	1,450	3	-
Saskatoon					
Extend & Modify Equipment Garage.....	-	2,742	120	2,362	260
Rehabilitate Taxi.....	-	1,776	45	1,731	-
Restore Aprons II, III and V.....	-	802	22	780	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA					
Grande Prairie					
Lighting Regulator.....	1,086	1,085	74	1,011	-
Lethbridge					
Field Electrical Centre..	-	1,199	25	458	716
Peace River					
Firehall.....	1,250	872	157	715	-
BRITISH COLUMBIA					
Boundary Bay					
Reactivate Airport Water System.....	-	6,899	6,664	235	-
Cranbrook					
Rehabilitate Water Supply System.....	533	790	529	261	-
Rehabilitate Maintenance Garage.....	-	1,062	55	78	929
Fort St. John					
Airside/Groundside Restoration.....	6,470	5,964	5,914	50	-
Field Electrical Centre..	1,509	1,190	849	341	-
Nanaimo					
Construct Parking Lot and Associated Roads.....	2,300	3,155	100	2,158	897
Prince George					
Overlay Runway 15/31 and Aprons.....	2,471	2,390	2,366	24	-
Rehabilitate Storm Drainage System.....	-	362	40	322	-
Quesnel					
Realign, Overlay and Widen Main Access Road.....	400	548	530	18	-
Sandspit					
Replace Carpark.....	-	558	25	50	483

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Sandspit (Cont'd)					
Realign Terminal Access and Frontage Road.....	-	610	20	400	190
Smithers					
Renovate Taxiways A & B..	-	609	51	558	-
Renovate Combined Services Building.....	-	832	35	797	-
Rehabilitate Air Terminal Building.....	600	842	832	10	-
Rehabilitate Carpark.....	-	667	651	16	-
Terrace					
Combined Firehall/Maintenance Garage.....	2,879	2,879	943	1,936	-
6. Expand and Modify Terminal Building.....	964	2,210	103	872	1,235
Tofino					
Construct Ditches - Rehabilitate Water Facilities.....	-	794	465	329	-
Vancouver Regional Office					
Mapping Studies.....	900	686	666	20	-
Barrier Free Access.....	900	659	609	50	-
Victoria					
Expand Air Terminal Building.....	-	12,532	11,932	600	-
Replace East Camp Water-Mains.....	492	767	717	50	-
Williams Lake					
Rehabilitate Air Terminal Building.....	400	656	643	13	-
Terminal Access and Frontage Roads.....	-	866	830	36	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake					
Upgrade Airport Access Road.....	-	1,747	156	1,292	299
Cambrige Bay					
Road Relocation.....	-	485	27	458	-

6. See p. 3-38 for explanation of change

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Concl'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Coral Harbour					
New Passenger Shelter....	-	564	38	526	-
Inuvik					
Install Airfield Lighting Regulators.....	1,077	990	80	910	-
Iqaluit					
Rewire and Replace Airfield Lighting.....	-	995	300	695	-
Norman Wells					
Construct Combined Service Building.....	5,370	5,789	418	5,371	-
Resolute Bay					
Resurface Runway 17/35 and Aprons.....	-	1,885	1,031	854	-
7. **Yellowknife**					
Expand Air Terminal Building.....	8,656	11,766	6,341	5,425	-
YUKON TERRITORY					
Whitehorse					
8. Rehabilitate Runway 13R-31L, Taxis and Apron.....	3,420	2,356	49	2,307	-
Sand and Urea Shelter....	-	553	-	10	543
DEVELOPMENT AIRPORTS					
NORTHWEST TERRITORIES					
Pond Inlet					
Restore Apron.....	3,466	3,466	1,670	1,796	-
Sanikiluaq					
Replace Airfield Lighting.....	-	541	-	83	458
YUKON					
Old Crow					
Gravel Overlay.....	827	777	660	117	-

7. and 8. See p. 3-38 for explanations of changes

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports Authority

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Headquarters - Replace Interruptible Power Units (MFA). Previous estimate from preliminary approval document was revised resulting in a reduction at the program approval document stage	3-27	7,371	2,913	**(4,458)**
2. Headquarters - Snowblowers Change in scope (purchase of smaller units) and better tender price.	3-27	7,197	5,103	**(2,094)**
3. Headquarters - Replace Interruptible Power Units (FDA) Previous estimate from preliminary approval document was revised resulting in a reduction at the program approval document stage	3-27	3,969	1,805	**(2,164)**
4. Lester B. Pearson International Airport - Restore graded areas 06L/24R, 06R/24L Major reduction in scope of project - restoration of runway lighting cables eliminated most of the grading requirements	3-29	3,353	510	**(2,843)**
5. Quebec - Regional Office - Inuit Management Program New site added to the program and relocation at Povungnituk in order to extend the runway.	3-32	1,532	2,569	**1,037**
6. Terrace - Expand and Modify Terminal Building Previous estimate from the approval-in-principle document was revised upward in the program approval document.	3-36	964	2,210	**1,246**
7. Yellowknife - Expand Air Terminal Building Change in scope due to changes in airline requirements and project delivery slippage of two years.	3-37	8,656	11,766	**3,110**
8. Whitehorse - Rehabilitate Runway 13R-31L, Taxis and Aprons Previous estimates from preliminary approval document was revised resulting in a reduction at the program approval document stage	3-37	3,420	2,356	**(1,064)**

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
FINANCE					
Ottawa					
Relocation Transport Canada Network Data Centre	-	15,411	804	8,343	6,264
PERSONNEL					
Cornwall					
Administrative Systems	2,762	2,009	737	853	419

Major Crown Projects Addendum

Four projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

1. Polar Class 8 Icebreaker

Overview: The purpose of this project is to design and construct a Polar 8 Icebreaker as a result of major concerns of the Government of Canada relating to the need to assert sovereignty over the Canadian Arctic; to ensure the safety and efficiency of marine traffic in the Arctic; to enforce pollution prevention measures; and to provide an environmental clean-up capability for the protection of the sensitive Arctic ecology.

Lead and Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Service Department: Supply & Services Canada
- Third Party: Regional Industrial Expansion

Major Milestones: (Based on TB PPA; TB 806013; July 15, 1987)

	PPA Target	Current Target/ *Actual
• Award of Contract Definition (CD) contract	Oct 87	*Nov 27/87
• Award of CD contract amendment	N/A	*Sep 27/88
• Completion of CD Contract	Jul 88	Spring 89
• Construction Contract Negotiations/Approval	Oct 88	Spring 90

Summary of Costs:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
Polar Class 8 Icebreaker Design	13,800	12,200	1,600	-

Achievements: The design phase is scheduled for completion this spring. Final cost, construction schedule, and model contract terms for the construction phase are subject to negotiations, and these negotiations have been delayed by the proposed sale of the west coast shipyards.

The target ceiling for ship construction (exclusive of ship support systems) is $347 in 1988 dollars. This target figure is subject to adjustments by foreign exchange and escalation.

Negotiations with potential new shipyard owners are underway, to redefine the facilities requirement, the build plan and the construction contract terms.

2. Modernization of the CCGS *Louis S. St. Laurent*

Description: The modernization of the *Louis S. St. Laurent* is intended to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. The overall objective of the modernization is to provide the Canadian Coast Guard Fleet with a cost effective, reliable icebreaker that requires fewer resources to operate. The component objectives are the following - increase icebreaking efficiency, reduce fuel consumption, reduce the crewing complement, improve response capability, enhance the safety of escort duties and replace asbestos insulation with an approved material.

Lead & Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Service Department: Supply & Services Canada
- Third Party: Regional Industrial Expansion

Major Milestones (Based on TB EPA; TB 808734/E, June 29, 1988)

	Dates
• Award of Contract Definition (CD) (Design)	Jan 88
• Submission of Detailed Design by Contractor for Government Approval	Fall 88
• Vessel modernization and delivery	Nov 90

Summary of Costs:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
CCGS Louis S. St. Laurent Modernization	95,516	14,516	50,000	31,000

Achievements: The Contract Definition (CD) contract was awarded January 18, 1988, nearly six months behind schedule, due mainly to contractor delays in satisfying pre-conditions of the Letter of Intent and subsequently, in responding to the Invitation for Negotiation.

With respect to the modernization work, the first activity will be the removal of the asbestos insulation. As this job must be done under controlled conditions, it will be the only activity carried out on the vessel during this period. It is expected to take 10 to 12 weeks to remove the asbestos. During the asbestos removal, the bow fabrication will be started. This segment comprises 24 modules and the activity is expected to run for about 12 months.

Detailed engineering for the propulsion equipment should be completed by early 1989 and this will enable the equipment to be ordered and hence delivered by late 1989. Upon completion of the asbestos removal, the vessel will be docked to facilitate the removal of the bow, propulsion motors and the existing boilers and turbines. The vessel will remain in dock for the majority of the project and the new bow will be installed there. Installation of the new propulsion system is expected to start early summer 1990 with a delivery of the completed vessel late fall 1990.

Sensitivity: In view of the technology to be used, there is little risk associated with the project. With respect to financial aspects of the contract, HDIL has committed to include all work arisings that may occur, in relationship to the five major systems, in the capped ceiling price. This is the first time this has been employed on a CCG project. Even though this commitment by HDIL should enable better cash management of the project, there has to be a degree of financial risk involved in completing the project.

3. Radar Modernization Project (RAMP)

Overview: In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new Terminal Surveillance Radar Systems, 17 new Independent Secondary Surveillance Radar Systems, 29 new Display Site Equipment, and 9 Radar Data Processing and Display Systems.

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1989	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	487,671	157,004	165,829

Achievements: To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at $100.6 million and the offset benefits are reported at $120.4 million. Benefits to small businesses are reported at $27.2 million and capital investment is reported at $5.5 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- Atlantic $ 7.9 million
- Quebec $ 88.7 million
- Ontario $103.9 million
- West $ 26.6 million

4. Lester B. Pearson International Airport - Terminal 3

Overview: The purpose of this project is to address the critical shortfall in passenger terminal facilities at Lester B. Pearson International Airport. In order to provide early delivery of the facility as well as minimize the need for a major capital investment by the Crown, proposals were solicited from the private sector to fund, build and operate the Terminal and all related facilities.

Lead and Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Main Contractors: Owned and operated by the Terminal 3 Limited Partnership (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated).
- Service Department: Department of Justice
- Third parties: Revenue Canada - Customs and Excise
  Employment and Immigration Canada
  Health and Welfare Canada
  Agriculture Canada
  Solicitor General - RCMP

Approval Status: Treasury Board Effective Project Approval and Authority to Enter Into the Development Agreement and Ground Leases was received in October, 1987.

Summary of Costs: The total estimated cost for the construction of the Terminal 3 complex is currently $365,500,000 and is to be funded by the private sector. Funding by Transport Canada is limited to $6,200,000 for project management and $3,846,000 for related capital works.

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures	Estimates 1989-90	Future Years' Requirements
Project Management	6,200	2,374	1,800	2,026
Related Capital Works	3,846	956	486	2,404

Achievements: Construction of a three-sector terminal with 24 bridged gates and an annual capacity of 10 million passengers a year is underway. Car parking facilities and a 500 room hotel are included in the development. Operation should begin in the summer of 1990.

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $345.9 million in 1989-90 represent 13.5% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-11 provides comparative summary information on the levels of grants and contributions, distributed among the department's Activities. Figures 3-12 to 3-17 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

Figure 3-11: Transfer Payments by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88	For Details See Page
Policy and Coordination				
Grants	17,209	24,049	19,268	
Contributions*	197,381	255,207	220,548	
	214,590	279,256	239,816	3-44
Marine/Canadian Coast Guard				
Grants	19	19	19	
Contributions	3,166	3,162	7,218	
	3,185	3,181	7,237	3-45
Aviation				
Grants	29	34	29	
Contributions	338	426	159	
	367	460	188	3-46
Airports Authority				
Contributions	48,826	37,103	32,696	3-46
Surface				
Grants	100	150	100	
Contributions	30,770	16,410	7,344	
	30,870	16,560	7,444	3-47
Departmental Administration				
Grants	20	20	20	
Contributions	-	-	-	
	20	20	20	3-47
Total Department				
Grants	17,377	24,272	19,436	
Contributions	280,481	312,308	267,965	
Total Transfer Payments	297,858	336,580	287,401	
% Change Over Previous Year	(11.5)	17.1		

* Includes statutory payment of $3,000,000 in 1989-90 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge ($2,600,000 in 1988-89 and $3,321,970 in 1987-88).

Figure 3-12: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination

(dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Grants			
Water Transport			
Province of British Columbia	**17,159,000**	16,389,000	15,878,388
Grants to universities, organisations, students and individuals for transportation research	**-**	9,900	53,300
Risk Research Institute - University of Waterloo	**50,000**	50,000	-
Montreal Commuter Train System	**-**	7,600,000	3,336,573
Total Grants	**17,209,000**	24,048,900	19,268,261
Contributions			
Labour Assistance Program - VIA/CNR	**-**	22,551,000	-
Transportation research and demonstrations under the Quebec ERDA	**1,250,000**	2,250,000	1,069,026
Roads and Transportation Association of Canada	**185,000**	185,000	184,920
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	**-**	270,000	2,374,244
Transportation of Disabled Persons	**565,000**	1,240,000	823,799
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Manitoba-Churchill	**-**	4,677,000	8,339,487
- Newfoundland	**33,750,000**	30,600,000	22,745,580
- New Brunswick	**-**	15,400,000	18,700,000
- Quebec	**23,473,000**	6,850,000	6,287,941
- Prince Edward Island	**-**	3,500,000	5,100,000
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	**20,000,000**	6,400,000	796,001
- New Brunswick	**22,000,000**	19,000,000	13,800,801
- Yellowhead Highway	**20,000,000**	21,700,000	10,412,216
Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	**10,000,000**	-	-
Motor Carriers Safety Code	**7,500,000**	7,787,000	1,811,384
Ferry and Coastal Freight Services	**11,836,000**	11,174,000	10,148,842
Newfoundland Dockyard Company	**2,300,000**	2,400,000	3,200,000
Newfoundland Freight Transportation Program	**-**	2,651,200	5,014,575
Freight rates for grain - Special Assistance	**14,100,000**	45,100,000	28,163,891
Prairie Branch Line Rehabilitation	**5,838,000**	28,630,000	57,283,000
Leasing of Grain Cars - Special Assistance	**17,584,000**	16,246,000	16,428,588
Manitoba Hydro	**-**	-	495,880
Newfoundland Supplementary Pensions	**2,000,000**	1,776,000	1,728,796
Prince Edward Island Provident Fund	**2,000,000**	2,220,000	2,316,706
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	**3,000,000**	2,600,000	3,321,970
Total Contributions	**197,381,000**	255,207,200	220,547,647
Total Transfer Payments	**214,590,000**	279,256,100	239,815,908

Figure 3-13: Details of Transfer Payments - Marine/ Canadian Coast Guard

(dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	**300**	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	**200**	200	200
British Sailor's Society (Canada)	**10,000**	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	**600**	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	**300**	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	**300**	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	**300**	300	300
Grant to the Canada Safety Council	**1,667**	1,667	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	**5,000**	5,000	5,000
Total Grants	**19,117**	19,117	19,117
Contributions			
Contribution to the Canadian Red Cross Society	**250,000**	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	**1,000,000**	970,000	778,109
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	**1,826,000**	-	5,896,478
Study on effects of ice flow - Laviolette Bridge Pier Protection	-	115,000	-
Contribution for the construction of ferry wharves at Ile Verte, P.Q.	-	-	93,792
Contribution to the Council of Forest Industries of B.C.	**90,000**	90,000	180,000
Contribution to the District of Kitimat	-	-	19,313
Contribution to the District of Campbell River	-	7,000	-
Payment to U.S. Government for removal of wrecked U.S. barge no. 45	-	750,000	-
Payment to Alberta and Saskatchewan re: Athabaska Marine Services	-	930,000	-
Contribution to Canadian Petroleum Association	-	50,000	-
Total Contributions	**3,166,000**	3,162,000	7,217,692
Total Transfer Payments	**3,185,117**	3,181,117	7,236,809

Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Aviation

(dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	**25,000**	25,000	25,000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	**4,000**	4,000	4,000
Roger Demers Trust Fund	**-**	5,000	-
Total Grants	**29,000**	34,000	29,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	**25,000**	25,000	25,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	**216,000**	200,000	58,554
Contribution to the Experimental Aircraft Association of Canada (EAAC)	**-**	94,400	-
Contribution to flying clubs, schools and instructors	**97,000**	106,700	75,000
Total Contributions	**338,000**	426,100	158,554
Total Transfer Payments	**367,000**	460,100	187,554

Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Airports Authority

(dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Contributions			
Contributions for the operation of municipal or other airports	**18,138,000**	15,997,000	16,057,370
Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	**30,688,000**	21,106,000	16,638,979
Total Transfer Payments	**48,826,000**	37,103,000	32,696,349

Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Surface

(dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Grants			
Operation Lifesaver	**100,000**	100,000	100,000
Total Grants	**100,000**	100,000	100,000
Contributions			
Railway Relocation and Crossing	**13,378,000**	8,927,000	7,073,000
Regina Railway Relocation	**6,957,000**	-	-
Grade Crossing Improvements	**10,000,000**	7,000,000	-
Countermeasures Research	**87,000**	87,000	74,807
International Safety Conference	**-**	64,000	-
Contributions to Provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities	**347,688**	331,651	196,054
Total Contributions	**30,769,688**	16,409,651	7,343,861
Total Transfer Payments	**30,869,688**	16,509,651	7,443,861

Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

(dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Grants			
National Transportation Week Committee	**20,000**	20,000	20,000
Total Transfer Payments	**20,000**	20,000	20,000

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority, including revenues to the Airports Revolving Fund, of $1,122.7 million for 1989-90. This decreases the requirement for funding through appropriations by 30.5% of gross budgetary program expenditures. In addition, certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-18 provides a summary of both vote-netted and CRF revenues by Activity.

Figure 3-18: Summary of Revenues by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Vote-netted Revenue			
Policy & Coordination	-	-	-
Marine/Canadian Coast Guard	20,044	12,185	12,122
Aviation	291,426	300,315	195,093
Airports Authority	807,130	778,600	793,942
Surface	-	-	-
Departmental Administration	9,069	9,586	7,921
	1,127,669	1,100,686	1,009,078
% Change Over Previous Year	2.5	9.1	-
Revenue Credited to the CRF			
Policy & Coordination	25,535	2,055	62,934
Marine/Canadian Coast Guard	24,676	24,916	31,996
Aviation	2,500	3,500	4,216
Airports Authority	1,600	1,600	1,562
Surface	150	150	464
Departmental Administration	500	500	1,023
	54,961	32,721	102,195
Total Revenues	1,182,630	1,133,407	1,111,273

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source, and Activity, is provided in Figure 3-19.

Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on p. 3-50.

Figure 3-19: Summary of Revenue by Source and Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
A. Vote-Netted Revenues and Recoveries*			
1. Revenue: Sources External to Federal Government			
Marine/Canadian Coast Guard	4,595	3,738	3,864
Aviation	30,912	28,919	25,293
Airports - Major Federal	383,475	373,200	341,737
- Federal Dependent	55,960	54,600	61,136
	474,942	460,457	432,030
2. Recoveries: Sources Within Federal Government External to Transport Canada			
Marine/Canadian Coast Guard	14,867	7,861	7,716
Aviation	319	391	359
Airports - Major Federal	-	-	-
- Federal Dependent	539	600	459
Departmental Administration	1,130	1,235	589
	16,855	10,087	9,175
3. Air Transportation Tax			
Aviation	159,672	173,662	87,871
Airports - Major Federal	65,501	79,800	85,307
- Federal Dependent	266,327	230,400	261,827
	491,500	483,862	435,005
Sub Total	983,297	954,406	876,210
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Marine/Canadian Coast Guard	582	586	542
Aviation	100,523	97,343	81,570
Airports - Major Federal	5,317	5,300	5,200
- Federal Dependent	30,011	34,700	38,225
Departmental Administration	7,939	8,351	7,332
	144,372	146,280	132,869
Total Vote-Netted Revenues and Recoveries**	1,127,669**	1,100,686	1,009,079
B. Receipts Credited to Consolidated Revenue***			
Policy and Coordination	25,535	2,055	62,934
Marine/Canadian Coast Guard	24,676	24,916	31,996
Aviation	2,500	3,500	4,216
Airports	1,600	1,600	1,562
Surface	150	150	464
Departmental Administration	500	500	1,023
Total Credits to Consolidated Revenue	54,961	32,721	102,195
Total Revenues	1,182,630	1,133,407	1,111,274

* "Vote-Netted" in this context means also revenues and recoveries credited to the Airports Revolving Fund, where appropriate.

** This sum equates with the amount shown in the Program by Activity table on p. 1-7.

*** Receipts credited to Consolidated Revenue are not available for use by the Department.

Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

To gain a further appreciation of the nature of Transport revenues and recoveries, details are provided for the three activities that generate 99.2% of total amounts collected.

Figure 3-20 provides details on the Marine/Canadian Coast Guard activity.

Figure 3-20: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Vote Netted Revenue			
Arctic Resupply	13,300	10,819	11,183
Employee Deductions for Housing Rentals	483	487	440
Prescott Shops Operations	100	100	104
Recovery from DOE	25	25	392
Recovery from DFO	1,132	750	-
Recovery from Aviation Group	4	4	3
Miscellaneous	5,000	-	-
	20,044	12,185	12,122
Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)			
Wharfage and Harbour Dues	10,601	9,943	9,238
Ship Safety and Registration Dues	3,044	2,476	2,965
Marine Radio Traffic Revenue	2,385	2,385	2,766
Charter of Cable Repair Ship	8,083	8,026	10,834
Interest on Investment	63	86	110
Other	500	2,000	6,083
	24,676	24,916	31,996
Total Revenue	44,720	37,101	44,118

Aviation and Airports Authority: Approximately 97.9% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports Authority activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty

free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales or minimum guaranteed tendered payment. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Terminal Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function provides both enroute and terminal area traffic control. The terminal control service relates to the control of traffic to aircraft originating or terminating flights at each airport. The ANS activity charges the Self Supporting Airports Revolving Fund for this service at its airports. The charge includes direct and indirect costs including depreciation for the following components of terminal control; Control towers; Terminal Control Units (sometimes a part of an area control centre); Flight Service Stations; Navaids; Radar; and Meteorological Services.

Management Services Charge: Included in the Federal Dependent Airport sub-activity is support provided to individual airports from the national headquarters and six regional offices. This involves the provision of expertise in areas such as support to capital program delivery, commercial development and security and emergency services. The Major Federal Airports are charged for their share of these services and the Federal Dependent Airports sub-activity receives the corresponding credit.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax revenue between Airports and domestic enroute facilities, is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports, which was made for the 1987-88 and 1988-89 Estimates and has been retained for the 1989-90 Estimates, provides only sufficient tax proceeds to the Revolving Fund to cover the estimated shortfall between site-generated revenue and operating costs, depreciation and interest. Federal Dependent Airports are credited an amount such that the contribution from the Air Transportation Tax and the revenues generated by the airports cover the projected operating and capital expenditures. The balance of the Air Transportation Tax is allocated to the Air Navigation Services sub-activity.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 22 international and national airports.

Figures 3-21 and 3-22 provide further details on revenues/recoveries for the Aviation and Airports Authority activities, respectively.

Figure 3-21: Aviation Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates					
	Air Navigation Services	Regulatory Services	Aircraft Services	**Total**	1988-89 Forecast Total	1987-88 Actual Total
Revenues						
Rental Concessions and Parking	1,092	651	-	**1,743**	1,737	1,707
Other Revenue	28,973	191	5	**29,169**	27,182	23,586
Total Revenue	30,065	842	5	**30,912**	28,919	25,293
Recoveries:						
Major Federal Airports Air Traffic Control	84,411	-	-	**84,411**	82,300	68,185
Marine/Coast Guard Helicopters and Telecommunication Services	108	-	16,004	**16,112**	15,043	13,385
Environment Services Weather Services	319	-	-	**319**	391	359
Total Recoveries	84,838	-	16,004	**100,842**	97,734	81,929
Air Transportation Tax	159,672	-	-	**159,672**	173,662	87,871
Total Revenues, Recoveries & Air Transportation Tax	274,575	842	16,009	**291,426**	300,315	195,093
% Change from Previous Year				**(2.9)**	53.9	

Figure 3-22: Airports Authority Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1989-90 Estimates				
	Major Federal Airports	Federal Dependent Airports	Total	1988-89 Forecast Total	1987-88 Actual Total
Revenues					
Rental, Concessions and Parking	194,158	28,953	**223,111**	215,400	203,636
Landing Fees	102,176	16,233	**118,409**	114,000	105,176
General Terminal Fees	75,109	7,561	**82,670**	81,000	74,442
Other Revenue	12,032	3,213	**15,245**	17,400	19,618
Total Revenue	383,475	55,960	**439,435**	427,800	402,872
Recoveries					
Major Federal Airports Management Services Charges	-	30,011	**30,011**	34,700	38,225
Air Navigation Services Accommodation and Maintenance Services	5,200	-	**5,200**	5,200	5,200
Environmental Services Program Weather Services	117	539	**656**	700	511
Total Recoveries	5,317	30,550	**35,867**	40,600	43,936
Air Transportation Tax	65,501	266,327	**331,828**	310,200	347,134
Total Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax	454,293	352,837	**807,130**	778,600	793,942
% Change from Previous Year			**3.7**	(1.9)	

6. Loans, Investments and Advances

Recent loans, investments and advances made by Transport Canada amount to $17.26 million in 1989-90, $1.0 million in 1988-89 and $2.0 million in 1987-88. Summary data are presented in Figure 3-23.

Figure 3-23: Loans, Investments and Advances

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Loans			
Policy and Coordination			
Loan to St. John's Port Corporation	-	1,000	1,000
Loan to Prince Rupert Port Corporation	17,260	-	-
	17,260	1,000	1,000

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-24. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose

(dollars)	Balance Mar 31/89	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1989-90 Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,395,485	2000	9.330	67,933	130,199
	937,300	1997	10.015	68,980	93,871
	250,000	1998	9.375	16,163	23,438
	750,000	1998	9.785	47,546	73,388
	3,332,785			200,622	320,896
Halifax	3,820,233	1996	10.000	334,056	382,023
Saint John	6,665,062	2000	12.430	-	828,467
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.000	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
	20,052,456			-	2,362,708
Belledune	865,336	2000	6.440	49,991	55,728
Chicoutimi	621,359	2000	9.090	30,685	56,482
Montreal	6,968,083	2000	6.250	407,056	435,505
Vancouver	3,948,592	2000	7.500	214,321	296,144
	39,608,844			1,236,731	3,909,486

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

(dollars)	Balance Mar 31/89	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1989-90 Principal	Interest
Policy and Coordination (Cont'd)					
Loans to Saint John Harbour Bridge Authority					
Saint John	10,669,176	2020	6.680	104,505	711,783
	1,822,156	2020	7.060	17,234	128,391
	825,463	2020	7.375	7,054	60,750
	541,293	2020	8.500	3,519	45,937
	13,858,088			132,312	946,861
Total Policy and Coordination	53,466,932			1,369,043	4,856,347
Marine/Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions					
Hamilton	575,000	2000	4.125	50,000	23,203
Lakehead	45,388	1989	7.440	45,388	1,688
Port Alberni	427,191	1991	8.060	164,792	28,693
Loan to the City of Montreal					
Atwater Tunnel	291,761	1991	3.125	94,597	9,118
Total Marine/Canadian Coast Guard	1,339,340			354,777	62,702
Total Program	54,806,272			1,723,820	4,919,049

7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote or Revolving Fund. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 3-25: Estimated Net Budgetary Cost of the Program for 1989-90

(thousands of dollars)	Main Estimates 1989-90 (Gross)	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated Net Program Cost 1989-90	Estimated Net Program Cost 1988-89*
Total Department	3,516,636	69,741	3,586,378	1,182,630	**2,403,748**	2,368,897
% Change Over Previous Year					**1.5**	

* Some departments that report a provision of services free of charge to Transport Canada, do not provide forecast or actual data. The 1988-89 net cost in Figure 3-25 is an interpolation based on best available data.

Figure 3-26 details those services provided without charge to the Department that make up the Other Costs in Figure 3-25. A summary of revenues credited to the vote and the Revolving Fund, and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-19, p.3-49.

Figure 3-26: Services Provided Without Charge

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Estimates 1988-89	Estimates 1987-88
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	**39,638**	39,245	36,860
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	**2,151**	2,183	3,214
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	**24,264**	21,162	19,777
Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour	**3,688**	3,023	3,463
Total Costs of Services Provided by Other Departments	**69,741**	65,613	63,314

8. Revolving Funds Financial Statements

Certain Transport Canada operations are carried out under a revolving fund framework, namely the Self Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Airports Revolving Fund. The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17). The projected use of this authority as related to these Estimates is as follows:

Figure 3-27: Projected Use of Airports Revolving Fund Authority

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1989	264,379*
1989-90 Main Estimates (net cash provided)	82,550
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1990	346,929

Figure 3-28: Airports Revolving Fund Statement of Operations

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90*	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	454,293	458,300	428,445
	454,293	458,300	428,445
Operating Expenditures	287,130	289,327	263,791
Items Not Requiring Use of Funds			
Depreciation	67,643	62,512	54,355
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	99,520	94,583	87,016
Services Provided and Received Without Charge	-	-	24,912
Others	-	-	1,246
	454,293	446,422	431,320
Net Profit (Loss)	-	11,878	(2,875)

* The 1987-88 Actual is on full accrual basis. Data for the 1989-90 Estimates and the 1988-89 Forecast are on a cash basis.

Figure 3-29: Statement of Changes in Financial Position

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual* 1987-88
Resources from operations			
Operations			
Net Profit (Loss) for the Year	-	11,879	(2,875)
Add: Depreciation	67,643	62,512	54,355
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	99,520	94,583	87,016
Services Provided and Received Without Charges	-	-	24,912
Others	-	-	1,246
Change in Current Assets and Liabilities	-	-	9,134
Resources from Operations	167,163	168,974	173,788
Resources applied to operations			
Capital Requirements	(84,613)	(113,500)	(92,272)
Resources Applied to Operations	(84,613)	(113,500)	(92,272)
Reduction in Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority relating to the RCMP security charges	-	-	(24,327)
Net financial resources provided and change in the Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account, during the year	82,550	55,474	57,189
Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account, beginning of the year	237,385	181,911	124,722
Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account, end of the year	319,935	237,385	181,911

* The 1987-88 Actual is on full accrual basis. The 1989-90 Estimates and the 1988-89 Forecast assumes no change in Working Capital.

Further details, showing the profit or loss by individual Major Federal Airport, are provided in Figures 3-30 to 3-32 on pp. 3-59 to 3-60.

Major Federal Airports Revolving Fund - Financial Summary by Airport

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport. Figures 3-30 to 3-32 provide details over the three-year reporting period.

Figure 3-30: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1989-90 Estimates

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital Expenditures**
Halifax	12,608	18,635	(6,027)	**4,330**
Montreal/Dorval - Mirabel	84,297	94,932	(10,635)	**16,522**
Toronto/Lester B. Pearson	145,997	85,559	60,438	**34,247**
Ottawa	20,294	25,092	(4,798)	**3,131**
Winnipeg	16,603	27,643	(11,040)	**6,396**
Calgary	34,413	36,193	(1,780)	**3,664**
Edmonton	16,608	23,196	(6,588)	**4,064**
Vancouver	57,972	43,523	14,449	**12,259**
Air Transportation Tax	65,501		65,501	
Interest Associated with Capital		99,520	(99,520)	
Total*	454,293	454,293	-	**84,613**

Figure 3-31: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1988-89 Forecast

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital Expenditures**
Halifax	11,908	18,557	(6,649)	**5,885**
Montreal/Dorval - Mirabel	80,920	94,178	(13,258)	**22,456**
Toronto/Lester B. Pearson	141,532	84,360	57,172	**46,545**
Ottawa	18,340	24,965	(6,625)	**4,256**
Winnipeg	15,112	27,686	(12,574)	**8,693**
Calgary	34,420	35,833	(1,413)	**4,980**
Edmonton	16,816	23,097	(6,281)	**5,524**
Vancouver	59,452	43,163	16,289	**15,161**
Air Transportation Tax	79,800		79,800	
Interest Associated with Capital		94,582	(94,582)	
Total*	458,300	446,421	11,879	**113,500**

* Note: Modified cash basis only

Figure 3-32: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1987-88 Actual

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital* Expenditures**
Halifax	10,689	18,293	(7,604)	**9,198**
Montreal/Dorval - Mirabel	75,153	94,389	(19,236)	**12,041**
Toronto/Lester B. Pearson	129,230	88,760	40,470	**22,744**
Ottawa	15,830	22,617	(6,787)	**11,545**
Winnipeg	13,748	21,399	(7,651)	**12,000**
Calgary	31,117	34,531	(3,414)	**8,937**
Edmonton	14,607	20,929	(6,322)	**4,508**
Vancouver	52,764	43,386	9,378	**15,128**
Air Transportation Tax	85,307		85,307	
Interest Associated with Capital		87,016	(87,016)	
	428,445	431,320	(2,875)	**96,101**

* Modified cash basis for capital expenditures only

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-33. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 3-33: Distribution of Fleet Operating Resources by Marine/ Coast Guard Sub-Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89		Actual 1987-88	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aids to Navigation						
Short Range Aids to Navigation	**83,137**	**1,166**	78,203	1,170	72,683	1,099
Long Range Aids to Navigation	**490**		490		915	5
Waterways Development, Maintenance and Protection	**7,819**	**63**	7,634	63	10,112	69
Safety and Public Correspondence	**232**		232		291	1
	91,678	**1,229**	86,559	1,233	84,001	1,174
Icebreaking and Arctic Operations						
Route Assistance through Ice-Infested Waters	**73,485**	**810**	71,570	815	66,153	733
Ice Management	**7,671**	**104**	5,445	104	6,948	100
Services to other government departments	**10,322**	**143**	9,902	143	9,629	132
	91,478	**1,057**	86,917	1,062	82,730	965
Marine Regulatory	**87**		87		327	2
Marine Search and Rescue						
Search and Rescue operations	**56,754**	**885**	51,912	885	53,910	825
	239,997	**3,171**	225,475	3,180	220,968	2,966

2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-34 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

Figure 3-34: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost

(thousands of dollars)			Estimated Replacement Cost* (1988-89 dollars)
Numbers	Vessel Type	Description	
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	262,000
7	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	813,562
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	764,306
2	1050	Medium Navaids Tender/Light Icebreakers	69,587
10	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	538,672
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	105,009
6	800	Small Navaid Tenders	25,152
5	700	Special River Navaid Tenders	48,208
6	600	Large Search and Rescue Cutters	352,128
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	41,920
7	400	Small Search and Rescue Cutters	30,077
18	300	Search and Rescue Lifeboats	67,910
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	7,964
9	100	Small Rescue Craft	12,261
283		Various-size workboats	25,607
41		Inshore Rescue Boats	2,934
35		Helicopters	167,909
4		Hovercraft	41,920
1		Fixed-wing aircraft	13,100
			3,390,226

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

Note: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

3. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-35 provides a statement for the period ended September 30, 1988:

Figure 3-35: Maritime Pollution Claims Fund

(thousands of dollars)	At September 30, 1988
Net Levies (February '72 to September '76)	34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund	111,118
	145,984
Less: Administration expenses	383
Claims settlements	3,121
	3,504
Balance in Fund	142,480

4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-22, Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Marine/Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissions Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

Aviation: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

Airports Authority: Predicated on the same previous Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act, the Railway Relocation and Crossing Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

Departmental Administration: The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figure 3-36 to 3-40 display details of the funding to Crown corporations provided through appropriations.

Figure 3-36: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates	Difference
Operating expenses	19,891	16,673	3,218
Revenue from users	(8,202)	(7,902)	(300)
Net operating expenses	11,689	8,771	2,918
Less:			
Non-cash items	1,170	1,145	25
Cash required for operations	10,519	7,626	2,893
Acquisition of property, plant and equipment	165	67	98
Total Budgetary Requirements	10,684	7,693	2,991

Figure 3-37: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates	Difference
Interport Loan Fund	27 000	-	-
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec - Renewal of Port Facilities	-	457	(457)
Sub-total	27 000	457	26,543
Non-Budgetary Loans to finance fixed assets			
St. John's Port Corporation	-	1,000	(1,000)
Prince Rupert Port Corporation	17,260	-	17,260
Total Requirements	17,260	1,457	42,803

Figure 3-38: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates	Difference
Operating expenses	226,502	212,373	14,129
Revenue from users	(73,642)	(67,471)	(6,171)
Net operating expenses	152,860	144,902	7,958
Less:			
Non-cash items	21,266	22,376	(1,110)
Cash required for operations	131,594	122,526	9,068
Acquisition of property, plant and equipment	121,873	10,659	111,214
Total Budgetary Requirements	253,467	133,185	120,282

Figure 3-39: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates	Difference
VIA Rail Canada Inc.	541,000	611,925	(70,925)
Total Budgetary Requirements	541,000	611,925	(70,925)

Figure 3-40: St. Lawrence Seaway Authority

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	26,900	25,400	1,500
Total Budgetary Requirements	26,900	25,400	1,500

Transports Canada

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1990-III-48
ISBN 0-660-54717-1

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Transports Canada est un ministère à programme unique comportant six activités principales : Politiques et Coordination, Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Gestion des aéroports, Surface, et Administration du Ministère.

Cette structure à programme unique et à activités multiples permet au Ministre et à son Ministère d'exécuter une combinaison de programme leur permettant de réaliser divers objectifs opérationnels, de réglementation, de recherche et de politique dans un cadre de financement précis.

La plupart des activités de Transports Canada sont sensiblement plus importantes que de nombreux programmes mis de l'avant par d'autres ministères. C'est pourquoi le compte rendu des sous-activités présenté à la Partie III favorise la présentation des données financières et des données sur le rendement. La section II de la Partie III de Transports Canada comporte donc deux volets, le premier visant à donner un aperçu des activités, le second comportant des analyses des sous-activités.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 1-4
B. Emploi des autorisations de 1987-1988 1-9

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990
1. Points saillants 1-11
2. Sommaire des besoins financiers 1-15
B. Rendement récent
1. Points saillants 1-18
2. Examens des résultats financiers 1-22
C. Données de base
1. Introduction 1-24
2. Mandat 1-24
3. Objectif du Programme 1-24
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 1-24
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 1-28
2. Initiatives 1-31
3. Etat des initiatives annoncées antérieurement 1-34
E. Efficacité du Programme 1-38

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et Coordination 2-1
B. Marine/Garde côtière canadienne 2-21
C. Aviation 2-57
D. Gestion des aéroports 2-77
E. Surface 2-95
F. Administration du Ministère 2-113

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 3-1
2. Besoins en personnel 3-4
3. Dépenses en capital 3-6
4. Paiements de transfert 3-49
5. Recettes 3-54
6. Prêts, dotations en capital et avances 3-60
7. Coût net du Programme 3-62
8. Etats financiers des Fonds renouvelables 3-63

B. Autres renseignements
1. Flotte de la Garde côtière canadienne 3-67
2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière 3-68
3. Caisse des réclamations de la pollution maritime 3-69
4. Détails sur les mandats légaux 3-70
5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'Etat 3-71

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 2 364 889 807 $ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1989-1990. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 41 337 800 $.

Le Parlement a déjà autorisé un prélèvement total de 80 000 000 $ sur le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		Budget principal 1989-1990	Budget principal 1988-1989
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	623 486	630 870
5	Dépenses en capital	565 411	606 917
10	Subventions et contributions	297 858	329 081
11	Place du Havre Canada - Autorisation d'emprunter de l'argent d'autres sources que de l'État	-	-
15	Paiements à la Société canadienne des ports	27 000	-
16	Société canadienne des ports et autres sociétés des ports - Autorisation d'emprunter de l'argent d'autres sources que de l'État	-	-
20	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 806	4 751
25	Paiement à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	10 684	7 693
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	253 467	133 185
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	541 000	611 925
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	26 900	25 400
45	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour les avantages accordés à ses employés	18	116
(L)	Ministre des Transports -- Traitement et allocation pour automobile	48	46
(L)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(82 550)	(48 453)
(L)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000	3 000
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	120 840	115 819
	Crédit non requis		
-	Paiement à la Société canadienne des ports	-	457
	Total du budgétaire	2 388 968	2 420 807
L50	Prêt à la Société du port de Prince Rupert	17 260	-
	Crédit non requis		
-	Prêt à la Société du port de St. John's	-	1 000
	Total du non-budgétaire	17 260	1 000
	Total du Programme	2 406 228	2 421 807

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédit (en dollars)		Budget principal 1989-1990
	Transports	
1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et à la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité des transports de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt sur le transport par avion à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au fonds renouvelable des aéroports.	623 486 000
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	565 411 000
10	Transports - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard.	297 857 805
11	Corporation Place du Havre Canada - Pour plus de certitude conformément à l'article 101(b) de la Loi sur la gestion des finances publiques, la Corporation Place du Havre Canada est autorisée à emprunter de l'argent d'autres sources que de l'État.	1

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1989-1990
15	Paiements à la Société canadienne des ports aux termes de l'article 3 de la Loi sur la Société canadienne des ports.	27 000 000
16	Aux fins de l'article 101(b) de la Loi sur la gestion des finances publiques, la Société canadienne des ports et les sociétés des ports suivantes mises sur pied en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports sont expressément autorisées à emprunter de l'argent d'autres sources que de l'État: Société du port de Halifax; Société du port de Montréal; Société du port de Prince Rupert; Société du port de Québec; Société du port de Saint John; Société du port de St. John's; Société du port de Vancouver.	1
20	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1989.	4 806 000
25	Paiement à la Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal.	10 684 000
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C. conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants : (a) traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Île du Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et terminus; traversiers entre Digby et Saint John et terminus; et (b) jonction de transports ferroviaires et maritimes et jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, traversiers et terminus.	253 467 000

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1989-1990
35	Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire aux voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus en vertu du sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire aux voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.	541 000 000
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.	26 900 000
45	En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont touchés par des changements permanents défavorables découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	18 000
L50	Prêt à la Société du port de Prince Rupert pour des améliorations du port.	17 260 000

Programme par activité

(En milliers de dollars)	Budget principal 1989-1990								Budget principal 1988-1989
	Années-personnes autorisées	Budgétaire					Non budgétaire		
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Moins: recettes à valoir sur le crédit	Total	Prêts, dotations en capital et avances	Total	
Politiques et coordination[1]	297	901 377	18 502	214 590	-	1 134 469	17 260	1 151 729	1 088 663
Marine/Garde côtière canadienne[2]	6 062	502 618	115 591	3 185	20 044	601 350		601 350	644 029
Aviation	6 904	500 989	296 279	367	291 426	506 209		506 209	541 925
Gestion des aéroports[3]	4 027	473 844	201 910	48 826	807 130	(82 550)		(82 550)	(48 453)
Surface	413	32 500	3 048	30 870	-	66 418		66 418	38 754
Administration du Ministère	2 499	157 427	14 694	20	9 069	163 072		163 072	156 889
	20 202	2 568 755	650 024	297 858	1 127 669	2 388 968	17 260	2 406 228	2 421 807
Années-personnes autorisées en 1988-1989	20 506								

Nota: Les données sur les années-personnes pour l'année financière 1989-1990 excluent le personnel exempté des ministres et des personnes nommées par le gouverneur en conseil, étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du trésor.

1. L'activité Politiques et Coordination comprend des paiements aux sociétés d'État suivantes : Société canadienne des ports (27 000 000 $, crédit 15); Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (10 684 000 $, crédit 25); Marine Atlantique Incorporée (253 467 000 $, crédit 30); Via Rail Inc. (541 000 000 $, crédit 35); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (26 900 000 $, crédit 40) et la Compagnie des chemins de fer nationaux (18 000 $, crédit 45).

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée de (4 806 000 $, crédit 20).

3. L'activité du Groupe de gestion des aéroports est partiellement financée au moyen d'un fonds renouvelable (des aéroports autonomes et des services au sol connexes). Les montants figurant sur ce tableau comprennent l'excédent de caisse au titre du fonds pour l'exercice financier.

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux sociétés d'État à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-71.

B. Emploi des autorisations en 1987-1988 - Volume II des Comptes publics

Crédit	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Programme des Transports			
1	Dépenses de fonctionnement	665 762 000	688 080 971	653 489 003
2	Remise de dettes - Sociétés d'État	-	1 349 453 281	1 349 453 280
5	Dépenses en capital	599 964 000	552 262 005	460 636 149
10	Subventions et contributions	284 134 117	307 260 018	284 078 512
11	Radiation de dettes - Coast Ferries Ltd.	-	75 000	75 000
15	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	2 220 000	2 020 003	2 000 000
20	Paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée	4 434 000	5 855 000	5 855 000
21	Paiements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	-	586 000	444 011
22	Paiements à l'Administration de pilotage des Grands lacs	-	1 470 000	1 018 971
23	Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 580 000	1 543 286
25	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	5 618 000	7 052 000	6 228 601
30	Paiements à la Société canadienne des ports	3 485 000	3 485 001	2 143 651
35	Paiements à Marine Atlantique Inc.	105 022 000	129 433 000	127 603 789
40	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	500 000 000	611 900 000	604 204 893
45	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	24 500 000	24 500 000	24 500 000

Emploi des autorisations en 1987-1988 - Volume II des Comptes publics

Crédit (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
50	Paiements aux Chemins de fer nationaux du Canada	413 000	413 000	233 182
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	39 530	45 975	45 975
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(57 233 000)	141 501 476	(67 403 752)
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000 000	3 321 970	3 321 970
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	111 163 000	119 636 000	119 636 000
(S)	Arrêts de la Cour fédérale	-	282 470	282 470
(S)	Remboursements de montants portés au crédit de recettes	-	81 661	81 661
	Total du programme - Budgétaire	2 255 521 647	3 950 294 831	3 579 471 652
L55	Prêt à la Société du port de St. John's	2 000 000	2 000 000	1 000 000
(S)	(L) Prêt à la Société Canadienne des ports pour de fonds de roulement	-	10 000 000	-
(S)	(L) Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	10 000 000	-
	Total du programme -			
	Budgétaire	2 255 521 647	3 950 294 831	3 579 471 652
	Non-budgétaire	2 000 000	22 000 000	1 000 000
		2 257 521 647	3 972 294 831	3 580 471 652

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990

1. Points saillants

Au cours des trois dernières années, les priorités du gouvernement sont restées sensiblement les mêmes, et ont été axées sur la croissance économique, la réduction du déficit, le développement régional, le commerce international, les sciences et la technologie, la réforme de la fiscalité, et la réforme de la réglementation économique.

Transports Canada a modelé ses propres plans et mesures d'après les priorités gouvernementales; il continue de mettre un accent particulier sur la sécurité, tout en se changeant de la réforme de la réglementation, le dessaisissement et les restrictions financières. Il en va de même des priorités du Ministère que de celles du gouvernement; elles ont évolué, mais sont restées essentiellement les mêmes.

Les plans d'entreprise et les mesures particulières qui s'appliquent, selon le cas, à la réalisation de ces priorités sont exposés ci-après.

Sécurité : pour maintenir la première priorité du Ministère et principale activité opérationnelle, il est proposé :

- De mettre la dernière main à la stratégie de sécurité multimodale, d'élaborer et de mettre en oeuvre les lignes directrices relatives à l'administration de la Loi sur les transports routiers, d'élaborer une position ministérielle sur l'abus des substances psychotropes. (Voir p. 1-31);

- de mettre en oeuvre le Programme de conformité des navires à passagers. D'ici le 31 décembre 1989, les navires prétendument affrétés qui transportent des passagers payants seront tenus d'observer le règlement sur les navires à passagers;

- d'apporter des modifications à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (LPPEA). En raison de l'évolution des conditions, du progrès de la technologie et des régimes internationaux et nationaux, la LPPEA doit être mise à jour de façon à être conforme aux modifications apportées récemment à la Loi sur la marine marchande du Canada et, dans une certaine mesure, aux conventions internationales. Par la même occasion, il sera demandé d'accorder au Commissaire de la Garde côtière canadienne certains pouvoirs discrétionnaires en ce qui a trait à la conception de navires et aux caractéristiques d'exploitation. La Loi touche trois ministères distincts

(Affaires indiennes et du Nord, Énergie, Mines et Ressources, et Transports Canada), et requiert qu'il y ait de la consultation avec d'autres ministères. Les coûts relatifs à cette activité sont minimes;

- de maintenir ou d'accroître les niveaux actuels de sécurité tout en gérant efficacement l'augmentation des activités aériennes découlant du succès de la réforme de la réglementation économique. Pour ce faire, des mesures efficaces et innovatrices seront mises en oeuvre dans trois grands domaines : réglementation aérienne, services de navigation aérienne et promotion de la sécurité aérienne (p. 1-32);

- de poursuivre l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme exhaustif de certification des pompiers ainsi que de campagnes globales de sensibilisation à la sécurité (p. 1-36); et

- d'accroître la sécurité ferroviaire par la mise en oeuvre d'une législation à jour régissant la construction, l'exploitation et l'entretien des voies ferrées et du matériel roulant, et au moyen du financement de projets visant l'amélioration de passages à niveau et de croisements étagés, le déplacement de voies ferrées et d'autres projets ayant trait à la sécurité (p. 2-102).

Développement régional : pour appuyer l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et le Bureau de diversification de l'Ouest, et les bureaux de service du programme de développement industriel régional du gouvernement fédéral en Ontario et au Québec, Transports Canada verra à :

- Élaborer un cadre amélioré de gestion relativement aux ententes de développement économique régional (EDER) (p. 1-31).

Communications : afin d'améliorer les communications, internes et externes, Transports Canada se propose :

- De mettre sur pied un secrétariat visant à appuyer et à améliorer les communications avec les bureaux régionaux de Politiques et Coordination (p. 1-31);

- de promouvoir auprès du public les rôles et responsabilités du Groupe Aviation et d'encourager la participation de l'industrie de l'aviation dans les activités ayant trait à la sécurité (p. 1-32); et

- de créer des postes d'agents des relations avec les collectivités dans les aéroports internationaux et dans chaque bureau régional.

Concept de gestion des aéroports : afin de favoriser l'établissement du Groupe de gestion des aéroports en tant qu'entité distincte au sein de Transports Canada, qui jouierait de certaines libertés et appliquerait des pratiques commerciales améliorées lui permettant de s'acquitter de son mandat à orientation commerciale, le Ministère se propose :

- De mettre sur pied un conseil d'administration pour le Groupe de gestion des aéroports, d'élaborer et de mettre en oeuvre un plan d'entreprise, et d'appliquer des méthodes de comptabilité commerciale (p. 1-33).

Réforme de la réglementation économique : pour familiariser le public avec le nouveau cadre réglementaire et les interprétations de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les transports routiers, les mesures suivantes sont prévues :

- Élaborer et mettre en oeuvre une stratégie visant à s'assurer que les répercussions de la réforme de la réglementation économique sont surveillées de façon coordonnée (p. 1-31).

Gestion des dépenses nettes : en vertu d'une entente conclue en 1985 par le ministre des Transports et le président du Conseil du Trésor, le Ministère est tenu de réduire, sur une période de cinq ans, ses dépenses nettes de 400 millions de dollars, et son effectif de 1 635 A-P. En 1989-1990, Transports Canada se propose :

- De réaliser des économies de dépenses et d'années-personnes totalisant 100 millions de dollars et 310 A-P. Prière de consulter les diverses analyses par activité exposées à la section II, p. 2-1; et

- de prévoir des moyens de répondre à l'augmentation de la demande avec des ressources moindres en modifiant les niveaux de service et en réaffectant les ressources tout en maintenant les niveaux de sécurité.

- suite au budget du 27 avril, terminer le programme de remise en état d'embranchements des Prairies réalisant une économie de 48 millions de dollars.

Commerce international : un certain nombre de dispositions de l'Accord de libre-échange auront une incidence sur le transport de fret et de passagers en ce qui a trait à la demande, aux subventions, à l'application de la loi, au tourisme et aux tarifs. Transports Canada se chargera de :

- Fournir des conseils et du personnel au Ministre afin d'assurer la mise en oeuvre du libre-échange dans le secteur des transports.

Politique et opérations maritimes : un certain nombre de mesures législatives et de politiques ont été mises de l'avant au cours des quelques dernières années. Par ailleurs, de grands projets d'immobilisations ont porté sur la conception et la construction du brise-glace de côte arctique 8 (p. 1-18 et 3-44). Pour faire suite à ces progrès, Transports Canada :

- Fournira tout le soutien nécessaire à l'adoption de la Loi sur le cabotage, laquelle contient une proposition de politique relative à l'exemption des paquebots de croisière, et préparera une réponse à la révision de la Loi sur le pilotage.

Dessaisissement : le gouvernement a jugé que certains de ses services et de ses activités supplantent inutilement le secteur privé et qu'ils pourraient en fait nuire à la relance économique. À cette fin :

- Des négociations sont en cours depuis février 1987 pour déléguer la mission annuelle de ravitaillement de l'Arctique. Un protocole d'entente a été rédigé en vertu duquel le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest assumerait la responsabilité du ravitaillement en 1990. Le gouvernement attend un réponse du GTN-O (p. 2-34);

- le Ministère continuera d'appuyer le dessaisissement de sociétés d'État par l'élaboration de présentations, la prestation de conseils au Ministre et la liaison avec les organismes centraux (p. 1-18); et

- le Groupe de travail sur la transfert des aéroports a reçu des propositions officielles de groupes intéressés de Montréal, Edmonton, Calgary et Vancouver. Pendant l'année qui vient, le gouvernement espère conclure des accords de transfert d'aéroports avec les groupes intéressés et avec d'autres qui pourraient décider de présenter des propositions officielles (pp. 1-19, 1-33, 1-36).

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1-1: Besoins financiers nets par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990			Prévu 1988-1989*		
	Dépenses	Recettes à valoir sur le crédit	Dépenses nettes	Dépenses nettes	Différence nette	Détails à la page
Budgétaire						
Politiques et Coordination	1 134 469	-	**1 134 469**	1 103 221	31 248	2-2
Marine/Garde côtière canadienne	621 394	20 044	**601 350**	656 119	(54 769)	2-22
Aviation	797 635	291 426	**506 209**	413 763	92 446	2-57
Gestion des aéroports	724 580	807 130	**(82 550)**	(48 630)	(33 920)	2-77
Surface	66 418	-	**66 418**	46 763	19 655	2-95
Administration du Ministère	172 141	9 069	**163 072**	164 769	(1 697)	2-114
	3 516 637	1 127 669	**2 388 968**	2 336 005	52 963	
Non budgétaire						
Politiques et Coordination	17 260	-	**17 260**	1 000	16 260	2-13
Total du Programme	3 533 897	1 127 669	**2 406 228**	2 337 005	69 223	
% Changement du Budget principal			**3.0**			
Activités du Ministère Années-personnes autorisées			**20 202**	20 578	(376)	

* Les prévisions de 1988-1989 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1988.

Explication de la différence : Les besoins financiers budgétaires et non budgétaires pour 1989-1990 se chiffrent à 69,2 millions de dollars, ou 3,0 % de plus que les prévisions de dépenses de 1988-1989 et ce, pour les raisons suivantes :

	En millions de dollars
• **Coûts bruts de fonctionnement** : augmentation nette des traitements, salaires et autres frais de personnel du Ministère (11,0 millions de dollars) qui correspond aux provisions pour inflation du Conseil du Trésor, et augmentation mineure des autres coûts de fonctionnement (2,1 millions de dollars) (voir pp. 2-22, 2-58, 2-78, 2-96).	13,1

	En millions de dollars
• **Recettes à valoir sur le crédit** : les augmentations des coûts d'exploitation seront contrebalancées par l'augmentation des recettes des secteurs d'opérations du gouvernement (locations, concessions, taxes d'aérogare, etc.) et par une augmentation des rentrées de la taxe du transport aérien (pp. 2-58, 2-79 et 3-54 à 3-59).	(27,0)
• **Dépenses en capital** : l'augmentation des dépenses de capital proposée tient compte des modifications normales des mouvements de trésorerie des projets, du rétablissement des années antérieures, ainsi que des nouveaux projets, notamment : bases de la Garde côtière à St. John's (Terre-Neuve) et Sault-Sainte-Marie (Ontario), traversier et terminal de traversier du Northumberland, projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes de l'Aviation, et divers grands travaux aux pistes d'atterrissage ou aux aérogares de Gander, St. John's, Montréal (Dorval), Toronto (Pearson), London, Timmins et Dryden (Ontario), Saskatoon et Vancouver. Pour plus de détails, consulter les listes des grands projets d'immobilisations (pp.3-7).	30,1
• **Subventions et contributions** : le changement nette des paiements de subvention et de contribution découle principalement d'une diminution en Politiques et coordination, contrebalancé, en part, par des augmentations des Groupes, Gestion des aéroports et Surface (pp. 2-2, 2-78, 2-96, 3-49 à 3-53).	(38,7)
• **Paiements aux Sociétés d'État** : l'augmentation nette est principalement attribuable à l'augmentation des paiements à Marine Atlantique (122,7 millions de dollars) l'établissement du programme de prêts interportuaires (27,0 millions de dollars), contrebalancée par une diminution des besoins de VIA Rail Canada (pp. 2-3, 2-23, 3-71 à 3-73).	75,4

	En millions de dollars
• **Prêts non budgétaires** : le Conseil du Trésor a approuvé un prêt relativement au projet d'expansion du terminal Fairview de la Société du port de Prince Rupert (17,3 millions de dollars), qui est contrebalancé par l'échéance du prêt à la Société du port de St. John's (1,0 million de dollars).	16,3

Explication des prévisions de 1988-1989 : Les prévisions de 1988-1989 se chiffrent à 84,8 millions de dollars, soit 3,5 % de moins que le Budget principal de 1988-1989 qui s'établissait à 2 421,8 millions de dollars. Voici les raisons qui expliquent cette différence :

	En millions de dollars
• **Coûts bruts de fonctionnement** : une nette diminution est prévue principalement en raison des revenus additionnels (46,9 millions de dollars), contrebalancé par des heures supplémentaires Groupe Aviation et du transfert de la fonction de sécurité ferroviaire de l'ONT au Groupe Surface. Pour plus de détails, voir pp. 2-58, 2-96).	(6,0)
• **Dépenses en capital** : diminution nette des besoins qui reflète l'achèvement de projets, les retards et les reports, principalement dans le Groupe Aviation (p. 2-58).	(88,1)
• **Subventions et contributions** : légère augmentation qui découle de nouveaux paiements aux Groupes Politiques et Coordination et Surface (pp. 2-4 , 2-97, et les pp. 3-49 à 3-53).	4,5
• **Paiements aux Sociétés d'État** : légères augmentations liées aux paiements à la Société canadienne des ports, à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée et à deux administrations de pilotage (pp. 2-6 et 2-24).	5,0

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici les principales réalisations de 1988-1989:

Politiques et Coordination : des activités de surveillance sont en cours à la suite de la proclamation de la Loi nationale sur les transports. La Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport (BEAT) a été déposée à la Chambre. Les travaux se poursuivent relativement au dessaisissement de Terra Nova Tel, de Northwestel et de CNCP Communications ainsi qu'à la privatisation partielle d'Air Canada.

Marine/Garde côtière canadienne : pour donner suite aux pertes de bateaux de pêche et de leur équipage, la Garde côtière canadienne a créé un groupe d'étude chargé d'étudier la question et de recommander des stratégies qui permettraient d'améliorer la sécurité dans l'industrie des pêches. Le Groupe a présenté un rapport contenant 41 recommandations, dont 31 relèvent de la Garde côtière. De ce nombre, 22 ont été mises en oeuvre et 9 sont en cours. Le ministère des Pêches et Océans (MPO) est responsable des dix autres et certaines d'entre elles ont été mises en oeuvre. Certains coûts sont liés à la formation d'inspecteurs de petits bateaux et à la publication de manuels de sécurité.

Le projet de brise-glace polaire comporte deux phases qui visent à permettre au Canada de faire l'acquisition d'un brise-glace pouvant naviguer toute l'année dans l'Artique et ainsi assurer la souveraineté du Canada. La Phase 1, phase de la définition du contrat, est presque complétée et la date de commencement pour la Phase 2, phase de construction, est assujettie aux négociations avec les nouveaux propriétaires possibles des chantiers navals. (Voir aussi p. 3-39)

Aviation : l'accroissement des activités aériennes suscité par la réforme de la réglementation économique a frappé durement les ressources du Groupe Aviation. La charge de travail réglementaire nécessaire pour délivrer les documents relatifs aux nouveaux aéronefs, aux nouvelles routes, aux nouveaux pilotes, ou encore actualiser et modifier les certificats et licences en vigueur dépasse de beaucoup ce qui avait été prévu avant la réforme, époque à laquelle les niveaux de ressources ont été établis. La hausse d'activité des transporteurs aériens qui a découlé de la demande du public ainsi que les opérations en étoile nécessaires pour y répondre ont surchargé le réseau de navigation aérienne à Toronto et Vancouver. Afin de réduire la pression sur les contrôleurs dans ces grands centres, le programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne à Cornwall a été accru. Un groupe de quarante contrôleurs américains reçoit une formation de recyclage; ils seront disponibles en 1989 pour fournir le service à Toronto pendant les quatre prochaines années.

En matière de sécurité aérienne, le Groupe Aviation s'est fixé comme priorité de simplifier la structure de réglementation du trafic, d'accroître la capacité du réseau de navigation aérienne, et d'augmenter le nombre d'activités de promotion de la sécurité aérienne afin de veiller à ce que l'arrivée de nouveaux transporteurs et de personnel possédant peu d'expérience ne compromette pas la sécurité.

Le gouvernement a accordé cette année son approbation de principe à la modernisation du Système de l'espace aérien du Canada de façon qu'il puisse répondre aux besoins engendrés par le développement économique et social du Canada jusqu'à l'an 2000 et au-delà. L'élaboration du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada, plan se chiffrant à plusieurs milliards de dollars, comportera l'élaboration coordonnée de divers projets au fur et à mesure que les besoins opérationnels seront précisés.

Le Projet de modernisation des radars (RAMP), un grand projet de l'État, démontre un progrès continuel; les travaux effectués comprennent l'élaboration et l'intégration du logiciel du système et la livraison des systèmes de traitement radar à divers emplacements opérationnels. On fabrique actuellement l'équipement d'affichage qui sera distribué aux emplacements; la mise à l'essai des systèmes est en cours (voir p. 3-47).

Gestion des aéroports : une revue importante des pratiques et des contrôles de gestion a été effectuée, et 116 recommandations ont été présentées relativement à la mise en oeuvre du modèle de gestion des aéroports de Transports Canada. La mise en oeuvre des recommandations est en cours. Les objectifs de réduction du déficit ont été atteints; depuis 1985-1986, les réductions réelles ont été de 420 années-personnes. Le point culminant des mesures visant à éviter des coûts en capital a été la signature d'une entente visant la participation du secteur privé dans le financement, la construction ou l'exploitation d'une troisième aérogare à l'Aéroport international Lester B. Pearson. Le GGA appuie le Groupe de gestion des aéroports dans l'exament de quatre propositions importantes présentées à la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle politique sur le transfert des responsabilités de la gestion des aéroports aux autorités locales.

Surface : la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a adopté cinq modifications portant sur le transport des gaz, ainsi que des normes de construction, sélection et l'utilisation d'emballages. Des règlements ont été mises à jour de façon à les rendre conformes aux recommandations actuelles des Nations Unies. Le nombre d'inspections de conformité a été doublé, passant à plus de 4 000. Conformément au règlement sur le TMD, 700 résumés de plans d'intervention d'urgence ont été présentés par l'industrie. Ces résumés exposent les plans d'intervention d'urgence des compagnies en cas d'urgence; ils doivent faire l'objet d'un examen avant que soit délivré un numéro d'autorisation pour l'expédition.

Administration du Ministère : un groupe de travail a été mis sur pied et chargé d'administrer et de négocier le transfert des aéroports fédéraux aux autorités d'aéroport locales.

Voici les principaux facteurs de rendement au cours de 1987-1988 :

Politiques et Coordination : Des bureaux régionaux ont été mis sur pied dans tout le pays; ils ont été dotés en personnel et sont maintenant opérationnels; le programme de base de Recherche et Développement a été approuvé et on met la dernière main aux recommandations relatives à l'orientation des activités du projet; la Loi nationale sur les transports a été adoptée et proclamée; des employés de l'Office national des transports (auparavant la Commission canadienne des transports) ont été mutés à la direction des Politiques et Coordination afin de s'acquitter de fonctions de recherche économique.

Marine/Garde côtière canadienne : un nouvel organisme consultatif (Conseil consultatif maritime de la Garde côtière canadienne) a été mis sur pied à la suite de l'accroissement du rôle de l'ancien Conseilconsultatif de la sécurité maritime. Ce dernier était considéré comme une tribune très utile pour discuter des questions de sécurité. La portée de ce mandat a été élargie de façon à comprendre les questions ayant trait aux services et aux opérations de la Garde côtière, ainsi qu'aux éléments de réglementation dont il était question auparavant.

Aviation : la réforme de la réglementation économique a eu une incidence considérable sur les activités du Groupe Aviation. Les services d'inspection et de délivrance des certificats ont connu une expansion de façon à répondre aux besoins des nouveaux transporteurs et des transporteurs existants possédant de nouveaux aéronefs, et pour faire face aux grands changements qu'ont subis les activités des compagnies aériennes. Par ailleurs, la tendance des transporteurs aériens à offrir des services dans des réseaux en étoile a entraîné une nouvelle distribution de la demande qui met à l'épreuve les services de navigation aérienne des grands centres. La formation de contrôleurs de la circulation aérienne a été accrue pour répondre à la demande dans les grands centres et pour faire face aux départs à la retraite prévus de contrôleurs.

Au cours de l'année écoulée, le Groupe Aviation a orienté comme suit sa priorité en matière de sécurité aérienne: réglementation, navigation aérienne et promotion de la sécurité.

Le projet de modernisation des radars (RAMP) se poursuit; il s'agit d'un grand projet de l'État visant le remplacement des systèmes radar du contrôle de la circulation aérienne au pays. Les quarante et un emplacements prévus ont été mis au point au cours de l'année. La conception de l'emplacement est également en avance sur le calendrier et le premier radar a été installé à Ottawa.

Gestion des aéroports : les plans directeurs des neuf grands aéroports fédéraux et les plans d'utilisation des terrains de tous les autres aéroports ont été terminés. Une restructuration importante de l'organisation a été effectuée de façon à passer d'une gestion fonctionnelle à une gestion hiérarchique. Au nombre des mesures de commercialisation se trouvaient le lancement du projet de la ceinture du Pacifique afin de développer les marchés possibles sur la côte ouest et du programme Canada Fret Express afin de promouvoir la croissance du trafic de marchandises. Des plans de développement commercial et de vente au détail ont été établis pour chaque aéroport.

Généralités : Au chapitre de son rendement global pour 1987-1988, le Ministère a dépassé son objectif de 250 millions de dollars de réduction du déficit; il l'a atteint grâce aux réductions de ses frais généraux et de ses dépenses de fonctionnement (76,5 millions de dollars), de ses subventions (109,0 millions de dollars), et grâce à l'accroissement de ses recettes (40,0 millions de dollars) et aux réductions et reports d'immobilisations (87,5 millions de dollars).

2. Examen des résultats financiers

Tableau 1-2: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988			
	Réel	Budget principal	Différence	Détails en page
Budgétaire				
Politiques et Coordination	2 395 558	910 142	1 485 416	2-5
Marine/Garde côtière canadienne	589 759	704 293	(114 534)	2-25
Aviation	486 367	504 056	(17 689)	2-59
Gestion des aéroports	(88 797)	(57 233)	(31 564)	2-79
Surface	35 859	40 854	(4 995)	2-97
Administration du Ministère	160 725	153 410	7 315	2-116
	3 579 471	2 255 522	1 323 949	
Non-Budgetaire				
Politiques et Coordination	1 000	2 000	(1 000)	2-5
Total du Programme	3 580 471	2 257 522	1 322 949	
% Changement du Budget principal			58.6	
Années-personnes	20 908	21 129	(221)	

* Le budget total de cette activité a augmenté de 5 220 000 $ de façon à tenir compte du transfert, de l'Administration du Ministère, des responsabilités relatives à la Corporation Place du Havre Canada.

Explication de la différence : Le niveau de dépenses autorisé a été porté à 3 972,3 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaires. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-9 sous le titre "Emploi des autorisations de 1987-1988 - Volume II des Comptes publics". L'excédent important est attribuable aux grands facteurs suivants :

	En millions de dollars
• **Dépenses nettes de fonctionnement** : la nette diminution des besoins découle notamment de la réduction des coûts de radoub des navires et des coûts de carburant, aux efforts de réduction des effectifs, et aux retards dans la mise en oeuvre des programmes de conformité du TMD dans les provinces. Les recettes ont dépassé de 16,6 millions de dollars les prévisions, en raison de l'augmentation des volumes de passager et de trafic aérien. Pour plus de détails, voir pp. 2-5, 2-25, 2-60, 2-80 et 2-98).	(33,0)

	En millions de dollars
• **Dépenses en capital** : la nette diminution de l'ensemble des dépenses en capital découle des reports, des retards ou de l'achèvement de projets, principalement des Groupes Marine et Aviation (pp. 2-26, 2-60).	(119,8)
• **Subventions et contributions** : les dépenses prévues de 287,1 millions de dollars ont été légèrement supérieures, principalement pour le Groupe Politiques et Coordination) (pp. 2-5, 2-26)	0,3
• **Sociétés d'État** : l'augmentation considérable découle de la remise, par la Couronne, de certaines dettes contractées par quelques sociétés d'État (1 349,5 millions de dollars) et de l'augmentation des paiements à VIA Rail (104,3 millions de dollars). L'inclusion des postes de remise de dettes dans le Budget de Transports Canada indique que ces dettes ont été officiellement radiées des Comptes du Canada (pp. 2-6, 2-26).	1 476,5

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense civile.

Les responsabilités fédérales en matière de transport, qui proviennent de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de la constitution, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois figure à la page 3-70.

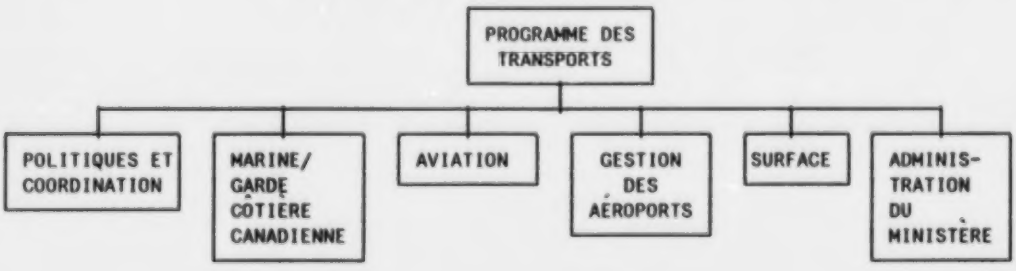
3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et à l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activité: Le tableau 1-3 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1er avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1989-1990 de même que les dépenses prévues pour 1988-1989 et les dépenses réelles et estimées de 1987-1988. Il importe de présenter les retraitements des années antérieures de façon à assurer la concordance des données financières et de rendement.

Tableau 1-3: Structure des activités



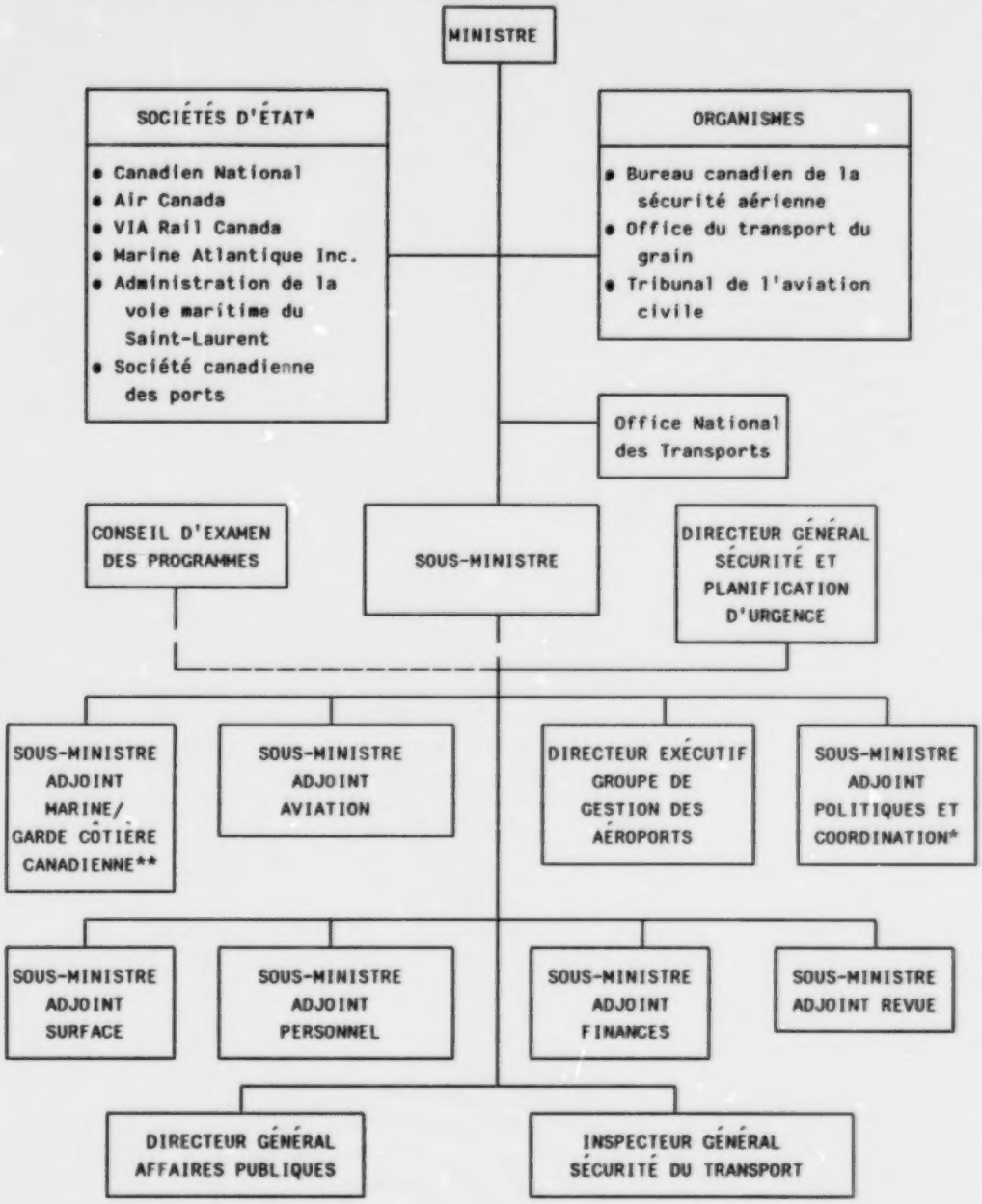
Organisation: Pour atteindre l'objectif du Programme, l'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Gestion des aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'État et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'État fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Quatre organismes, soit le Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, tout comme l'Office national des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du ministre des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

L'année financière 1989-1990 est la quatrième de cinq années d'une réorganisation ministérielle qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, à l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

Le Conseil d'examen des programmes participe aux grandes décisions portant sur l'affectation de ressources importantes. Il examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines et formule des recommandations à leur sujet. Ce conseil permet au Ministre et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de se fixer des objectifs de réduction des ressources qui contribuent à la réalisation de l'objectif fédéral de réduction du déficit.

Le tableau 1-4 illustre, le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, depuis le Sous-ministre. Elle comprend en outre certains projets de financement visant les sociétés d'État ci-après: la Société canadienne des ports, Marine Atlantique Inc. (y compris la Compagnie de chantier maritime de Terre-Neuve), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.), Via Rail Canada Inc., la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. et les Chemins de fer nationaux du Canada.

Tableau 1-4: Structure administrative



* Aux fins de financement budgétaire, toutes les sociétés de la Couronne, sauf CN, Air Canada et la Corporation Place du Havre Canada relèvent du Ministre par l'intermédiaire du S-MA Politiques et Coordination.

**Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. et les commissions de ports.

Le tableau 1-5 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-5: Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation

(en milliers de dollars)	Politiques et Coordination	Marine/ Garde côtière canadienne	Aviation	Gestion des aéroports	Surface	Administration du Ministère	Budget des dépenses 1989-1990
Cabinets du Ministre/ Sous-Ministre[1]						27 866	27 866
							(357)
S-MA Politiques et Coordination[2]	275 400						275 400
							(297)
S-MA Personnel						55 300	55 300
							(945)
S-MA Finance						79 906	79 906
							(1 197)
S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne[3]		596 544					596 544
							(6 062)
S-MA Aviation			506 209				506 209
							(6 904)
Directeur exécutif - Gestion des aéroports				(82 550)			(82 550)
							(4 027)
S-MA Surface					66 418		66 418
							(413)
Sociétés d'État							
o Marine Atlantique	253 467						253 467
o Via Rail Canada	541 000						541 000
o Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	10 684						10 684
o Société canadienne des ports	27 000						27 000
o L'Administration de la voi maritime du Saint-Laurent	26 900						26 900
o Chemins de fer nationaux	18						18
o Cie. de navigation Canarctic		4 806					4 806
Total des ressources du Programme (et des années-personnes)	1 134 469 (297)	601 350 (6 062)	506 209 (6 904)	(82 550) (4 027)	66 418 (413)	163 072 (2 499)	2 388 968 (20 202)

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité des transports, la Sécurité et la planification d'urgence, le Conseil d'examen des programmes et le Groupe de travail sur le transfert des aéroports.
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique Inc., du Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. et Via Rail Canada Inc. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'État.
3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaires de la Compagnie de navigation Canarctic Limitée. Le crédit figure séparément à la rubrique Sociétes d'État.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Objectifs du gouvernement : Les objectifs du gouvernement en ce qui a trait à sa stratégie de relance économique sont les suivants :

- Rétablir des finances publiques saines;
- encourager l'esprit d'entreprise, le goût du risque et l'innovation;
- rendre l'économie canadienne plus dynamique, flexible et compétitive sur les marchés internationaux;
- fournir un cadre amélioré de croissance économique soutenue sans inflation et de création d'emplois.

La stratégie, ainsi que les politiques subséquentes de réforme fiscale, de libre-échange, de réforme de la réglementation économique, de privatisation et de réforme du secteur financier visent à renforcer le caractère compétitif du Canada et la capacité de croissance de celui-ci.

Le développement régional constitue toujours une priorité, comme en témoigne d'ailleurs la création de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, du Bureau de diversification de l'Ouest et le lancement de l'Initiative fédérale de développement économique dans le Nord de l'Ontario. Au nombre des autres priorités du gouvernement se trouvent le fédéralisme coopératif et la justice sociale.

Les priorités de Transports Canada s'apparentent aux mesures de relance économique du gouvernement, lesquelles visent à renforcer l'économie de marché au moyen de la réforme de la réglementation économique et du rétablissement des finances publiques par le recouvrement des coûts, la réorganisation et la réduction des effectifs, et la commercialisation et le dessaisissement des aéroports. Les ententes auxiliaires EDER sur les transports, et le Code national de sécurité pour les véhicules à moteur appuient les objectifs de développement régional et de fédéralisme coopératif.

L'importance qu'accorde Transports Canada à la sécurité appuie l'objectif du gouvernement en matière de justice sociale. Le Ministère continue d'améliorer la législation en matière de sécurité dans les modes de transport maritime, aérien et ferroviaire, et des enquêtes sur les accidents, et veille également à assurer aux personnes handicapées l'accès aux transports.

Rendement économique : En 1988, l'économie canadienne a connu sa sixième année de croissance presque ininterrompue depuis la récession de 1982. Au cours des années subséquentes, soit de 1983 à 1987, la croissance économique a atteint en moyenne 4,2 % par année, soit l'une des plus élevées des pays industrialisés. Cette croissance correspond à des augmentations de la productivité et des emplois de l'ordre de 1,8 % et de 2,4 % respectivement.

La production n'a cependant pas été la même dans tous les secteurs. Les industries des biens, élément essentiel du transport de fret, ont crû de 4,9 %, le secteur primaire (agriculture, industrie forestière, de la pêche et des mines) affichant une croissance de 4 % et le secteur secondaire (industries manufacturières, de la construction et des services) affichant une croissance de 5,3 %. Par conséquent, les services de transport ont augmenté en moyenne de 4,3 % par année, ce qui correspond à la croissance économique globale mais qui est plus élevée que le secteur des services de l'économie qui n'a crû que de 3,8 % en moyenne. Au cours de la même période, le revenu personnel et la population, facteurs clés qui influent sur les déplacements, ont augmenté en moyenne de 1,2 % et de 0,8 % par année respectivement. Dans le secteur des transports, la plus forte croissance pendant la période de 1983 à 1987 a été enregistrée dans les transports routier (6,3 %) et maritime (4,5 %). Les transports ferroviaire et aérien ont enregistré des taux de croissance inférieurs à la moyenne.

Non seulement les économies provinciales sont elles soumises aux caprices de la croissance économique à l'étranger pour ce qui est de leurs exportations, mais certaines de leurs industries doivent aussi faire face à la concurrence de produits étrangers au pays. Les provinces et industries touchées directement par le commerce international sont les suivantes : l'industrie du bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique, l'agriculture et le secteur pétrolier et gazéifère de l'Alberta, le secteur de l'agriculture de la Saskatchewan, l'industrie de l'automobile de l'Ontario, les industries hydroélectriques, des textiles et des pâtes et papiers du Québec, et la l'industrie de la pêche et les secteurs pétrolifère et hydroélectrique qui en sont à leurs commencements dans la région de l'Atlantique.

Au cours de la période allant de 1983 à 1987, les provinces dont la croissance économique a été supérieure au taux national de 4,2 % par année étaient l'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse. La croissance de l'Alberta a été en moyenne inférieure à 1 % par année, suivie de la Saskatchewan dont la croissance était d'environ la moitié du taux national.

Aperçu économique : Il est à prévoir, au fur et à mesure qu'avance le cycle de l'économie, que les taux de croissance de l'économie et des transports iront en s'amenuisant. Les exportations canadiennes constituent l'une des principales sources d'incertitude. On s'inquiète de la capacité du Canada à exporter à un moment où la demande intérieure aux États-Unis connaît une croissance plus lente et où le taux de change du dollar canadien augmente. Si on la compare à la croissance au cours

de la période faisant suite à la récession, la croissance économique au cours des neuf prochaines années sera plus lente dans toutes les provinces, sauf en Saskatchewan et en Alberta, provinces dont les économies ont été durement touchées au cours des dernières années.

Au cours des périodes allant de 1988 à 1991 et de 1992 à 1996, la croissance économique au Canada devrait être en moyenne de 2,4 % par année, soit environ la moitié du taux ultérieur à la récession (1983 à 1987), lequel se chiffrait à 4,2 %. Le revenu réel par habitant devrait augmenter d'environ 1,2 % par année au cours de la première période et de 1,4 % au cours de la seconde.

La croissance de la population connaîtra une chute de 0,7 % par année au cours de la période allant de 1992 à 1996, tandis que l'inflation (IPC) devrait croître de la moitié du taux de la décennie antérieure (1978 à 1987) et être moindre qu'au cours de la période faisant suite à la récession.

Au cours des quatre prochaines années, la croissance de l'activité dans le secteur des transports devrait dépasser la croissance économique globale de un demi pour cent par année; un facteur important dans cette croissance est l'incidence de la réforme de la réglementation économique sur les transports. Entre 1992 et 1996, il est prévu que le taux de croissance se situera en moyenne à 2,5 % par année.

2. Initiatives

Voici une présentation, par activité, des initiatives prévues pour 1989-1990.

Politiques et Coordination

Sécurité : La stratégie de sécurité multimodale élaborée de concert avec d'autres groupes comprendra un document de travail comportant des options, des activités de communication ainsi qu'un livret sur la sécurité et une vidéocassette. Des lignes directrices seront élaborées afin d'administrer la Loi sur les transports routiers; des modifications aux règlements sur la délivrance de licences de camionnage seront élaborées.

Développement régional et communications : L'élaboration d'une Politique routière nationale sera entreprise et comprendra notamment une stratégie fédérale à long terme sur le financement des routes et des ponts routiers. Seront élaborées et mises en oeuvre des structures additionnelles de contrôle financier et de gestion relativement des ententes de développement économique régional (EDER). Les politiques, programmes et procédures à l'appui des ententes ministérielles visant le financement d'installations de transport de rechange au maintien des embranchements ferroviaires continueront de constituer une priorité pour cette activité.

Initiatives ministérielles et gouvernementales : La dernière main sera mise à la législation actuelle sur la réforme de la réglementation économique. Un secrétariat sera mis sur pied dont le mandat sera d'améliorer les communications avec les bureaux régionaux. Sera également créée une fonction de secrétariat au Cabinet qui se chargera des séances d'information sur tous les sujets devant les comités du Cabinet.

Marine/Garde côtière canadienne

Recherche et Sauvetage : deux navires SAR de type 500 sont en construction afin de remplacer les NGCC Ready et Racer, cotres SAR intermédiaires de 29 m de longueur qui sont actuellement utilisés pour les opérations SAR au large de la côte ouest. Il s'agit de navires jumeaux, qui ont été construits en 1963 et dont la durée de vie utile optimale prévue est de 20 ans. Il est prévu que la construction des deux navires SAR de type 500 prendra fin en janvier 1990 pour ce qui est du premier navire et en mai 1990 pour le second. Le coût estimatif total du projet est de 44 087 000 $.

Réglementation : l'initiative de réglementation visant le transport obligatoire de radiobalises pour la localisation des sinistres de 406 MHz (RLS) a commencé au début de 1986. Diverses enquêtes de coroners et enquêtes officielles sur des accidents maritimes ont reconnu les avantages de ce dispositif sur le plan de la sécurité et en ont recommandé le transport à bord des navires canadiens. Il est prévu que cette exigence réglementaire sera mise en oeuvre en mai 1989, et qu'elle s'appliquera aux navires de 20 mètres et plus, à l'exception des embarcations de plaisance.

Aviation

Sécurité aérienne : Voici les initiatives en matière de sécurité prévues pour l'année :

- La sécurité aérienne continuera de faire l'objet d'activités générales, mais les aspects exposés ci-après en seront les objectifs précis :
  - évitement d'abordages
  - taux d'accident des petits aéronefs
  - facteurs humains dans les accidents d'aéronefs
  - sensibilisation à la sécurité dans la gestion aérienne
- les résultats des programmes de sécurité aérienne seront évalués.

Recouvrement des coûts : Le Groupe Aviation poursuivra l'élaboration de stratégies et de pratiques de recouvrement des coûts et mettra la dernière main à une proposition visant à recouvrer les coûts des services fournis aux exploitants canadiens à l'extérieur du Canada.

Système de navigation aérienne - Grands projets de l'État : Dans le cadre du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP), qui vise à orienter le développement du système canadien de navigation aérienne vers le vingt et unième siècle, divers grands projets seront entrepris ou poursuivis.

- Les travaux se poursuivront relativement à la mise en oeuvre du Projet de modernisation des radars qui consiste dans le remplacement des radars nécessaires pour le contrôle efficace et efficient de la circulation aérienne au Canada. Le Projet d'automatisation du système de la circulation aérienne au Canada a été entrepris à titre de grand projet de l'État; il vise à accroître l'efficience de la fonction de contrôle de la circulation aérienne et à lui permettre d'absorber, de façon sûre et efficiente, l'augmentation constante du trafic aérien. Le Projet de système d'atterrissage à hyperfréquences est également en cours à titre de grand projet de l'État. Cette initiative vise le remplacement des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) qui se trouvent dans les aéroports canadiens par des systèmes plus polyvalents et plus fiables que l'on installe actuellement dans le monde.

- afin de permettre au Ministère d'administrer son programme d'immobilisations, dont la portée et la complexité ont beaucoup augmenté en raison du CASP, un projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes (SEIP) a été entrepris. Ce dernier est destiné à assurer le développement efficient et l'intégration des grands projets de façon à maintenir l'intégrité du Système du navigation aérienne.

Gestion des aéroports

Modèle de gestion des aéroports de Transports Canada : La mise en oeuvre de cette initiative ministérielle s'effectuera tout d'abord par l'introduction de systèmes de comptabilité commerciale dans les principaux aéroports fédéraux. Le processus de planification d'entreprise sera mis au point de façon qu'il devienne l'instrument unique et complet de gestion pour le Groupe de gestion des aéroports. Conformément aux recommandations de l'étude sur les pratiques et les contrôles de gestion, un conseil d'administration du GGA sera mis sur pied. D'importants travaux seront entrepris afin de veiller à ce que les ressources humaines soient suffisamment formées pour travailler dans un milieu de plus en plus complexe.

Production de recettes : Il sera accordé une importance accrue aux recettes provenant des services de transport au sol et des stationnements. Le programme de commercialisation de Montréal à titre de porte d'entrée sera lancé. Un programme de formation exhaustif en développement commercial sera également mis en oeuvre.

Transfert des aéroports aux autorités locales : Le GGA appuiera le Groupe de travail sur le transfert des aéroports pour ce qui est de l'évaluation et des négociations relatives aux propositions visant à assumer la responsibilité de l'exploitation des aéroports.

Surface

Transport des marchandises dangereuses : L'application des règlements sera améliorée et augmentée. La capacité de faire enquête sur les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses sera accrue; on aura pour objectif de réduire le risque au moyen d'une revue générale des plans d'intervention d'urgence de l'industrie. Au lieu d'apporter des modifications fréquentes à la réglementation, on adoptera plutôt un cycle pluriannuel de modifications apportées en bloc.

Sécurité routière et réglementation des transports routiers : La protection des passagers de véhicules à moteur viendra au premier rang dans l'ordre de priorité et comprendra une révision importante des normes internationales pour la protection contre les impacts de côté, et l'adoption de critères plus sévères relativement à la protection des occupants du siège avant. Des normes de sécurité volontaires pour les véhicules tout terrain seront élaborées de concert avec l'industrie. Conformément aux engagements pris en matière d'environnement dans un traité international, le gouvernement entreprendra des travaux sur le resserrement des normes d'émission sur tous les types de véhicules, normes qui prendront effet au milieu des années 1990.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, une mise à jour des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

Politiques et Coordination

Code de sécurité pour les transporteurs routiers (1986-1987) : En 1987-1988, des paiements de transfert se chiffrant à 1,8 million de dollars ont été versés aux provinces pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un code national de sécurité. Les travaux dans ce domaine se poursuivront avec intensité en 1988-1989; le coût prévu est de 7,8 millions de dollars.

Ententes de développement économique et régional (1986-1987) : Les ententes auxiliaires (EDER) conclues avec les provinces de Terre-Neuve, de Québec, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick et de l'I.-P.-É. ont été reconduites en 1987-1988 et se sont chiffrées à 61 millions de dollars.

Marine/Garde côtière canadienne

NGCC *Louis S. Saint-Laurent* (1988-1989) : Le NGCC *Louis S. Saint-Laurent* est un brise-glace lourd de type 1 300; il est le plus grand de la flotte de la Garde côtière canadienne et fournit des services de déglaçage dans l'Arctique au cours de l'été et dans le Golfe du Saint-Laurent en hiver. Le projet a pour but de moderniser le navire afin d'assurer la conformité aux exigences du programme au cours des 20 prochaines années. Le 29 juin 1988 a été approuvée la modernisation dont le coût estimatif total s'élève à 95,5 millions de dollars; par ailleurs, l'administration du projet a été autorisée à titre de grand projet de l'État. Les travaux à bord du navire ont débuté à la fin août 1988 aux chantiers Halifax-Dartmouth Industries Limited et la date d'achèvement prévue a été fixée à novembre 1990. (Voir p. 3-)

Infrastructure des petits ports (1988-1989) : Dans le contexte des efforts permanent que déploie la Garde côtière afin d'assurer le remplacement opportun des installations de ports publics, la reconstruction du bassin de la flotte à Argentia (Terre-Neuve) commencera au printemps 1989 et se chiffrera à 8,5 millions de dollars; le projet de construction du terminal de conteneur à Corner Brook (Terre-Neuve), qui a débuté en août 1988, doit prendre fin en juin 1990 et se chiffrer à 17 millions de dollars; le projet de reconstruction du hangar à Goose Bay (Terre-Neuve), qui a débuté en mars 1988, doit se terminer au début de 1989 et se chiffrer à 1,4 million de dollars; la reconstruction du quai à Iona (Nouvelle-Écosse) a été entreprise à l'été 1988; elle doit se terminer au printemps 1989 et se chiffrer à 2 millions de dollars; les phases I et II du développement du port de Souris (I.-P.-É.) doit se terminer en septembre 1989 et se chiffrer à 8,4 millions de dollars; la reconstruction du quai au havre à bateaux de Souris débutera en janvier 1989; ce projet, qui se chiffre à 2,5 millions de dollars doit être terminé à la fin de 1989; l'expansion du quai et la création d'une aire

d'entreposage à Sand Point (Nouveau-Brunswick) out été entreprises en octobre 1987; ce projet, qui doit être terminé au printemps 1989, s'élèvera à 9,9 millions de dollars; la réinstallation du quai à Saint-Augustin (Québec) a été entreprise en mai 1988; ce projet, qui doit être terminé en septembre 1989, s'élèvera à 6,9 millions de dollars; la reconstruction du quai à Paspébiac (Québec) qui doit débuter au printemps 1990, se chiffrera à 6,7 millions de dollars.

Programme d'automatisation des phares (1988-1989) : Par la mise en oeuvre du Programme d'automatisation des phares (PAP), la Garde côtière se fixe pour objectif de réduire de 5 millions de dollars par année les dépenses opérationnelles et de 155 l'effectif de gardiens de phare d'ici 1990-1991; le coût total de ce projet s'élève à 16,8 millions de dollars, dont 4,8 millions de dollars qui n'ont pas encore été approuvés pour la Région de Terre-Neuve. En juin 1988, un total de 123 phares avaient été automatisés et l'effectif des gardiens avait été réduit de 89. Les économies de coûts réelles seront connues à la fin de l'exercice financier 1989-1990. En octobre 1988, aucun gardien de phare n'avait été mis à pied.

Hélicoptères légers améliorés (1988-1989) : Afin d'accroître le niveau de sécurité des opérations effectuées au-dessus de l'eau, la Garde côtière canadienne prévoit remplacer ses hélicoptères légers. Les appareils seront polyvalents de façon à pouvoir servir aux missions suivantes : soutien à la construction et à l'entretien des aides à la navigation; réapprovisionnement et entretien des phares; observation des glaces, mise en oeuvre de mesures préventives contre la pollution; soutien à la SAR maritime, missions humanitaires; soutien logistique à la flotte; soutien à d'autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

Aviation

Sécurité des vols (1987-1988) : Voici les derniers progrès relativement aux initiatives dont il a été rendu compte auparavant :

- Afin d'assurer la compatibilité du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada avec les progrès accomplis en navigation par satellite, un groupe de travail a été mis sur pied afin de coordonner et de diriger les études de développement.

- Le 3 décembre 1987, le Conseil du Trésor a approuvé la mise en oeuvre du Projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes. Des demandes de proposition ont été envoyées à l'industrie et un contrat a récemment été accordé.

- La Direction des programmes de sécurité aérienne continue d'offrir des séminaires de sécurité à l'intention des cadres, des programmes de sécurité aérienne pour les compagnies et des programmes de gestion de l'aviation civile. Le programme de formation visant à prévenir les exploitants et les

utilisateurs d'hélicoptère des dangers que comportent les opérations au-dessus de l'eau se poursuit; la direction élabore par ailleurs un programme exhaustif d'évitement des abordages pour tous les utilisateurs du réseau national de transport aérien civil.

- Une stratégie à moyen et à long terme a été élaborée relativement aux radiobalises de détresse (ELT); il est prévu qu'un programme d'une durée de deux ans de mise à l'essai des radiobalises de détresse construites d'après une nouvelle norme sera lancé au début de 1989.

Plan de la flotte opérationnelle (1987-1988) : Le groupe de travail a terminé la plupart des travaux nécessaires pour déterminer le genre et le nombre d'aéronefs requis dans la flotte opérationnelle afin d'atteindre les objectifs essentiels requis en fonction des besoins en formation de vol et en vols d'inspection opérationnelle. Le rapport comprendra des recommandations visant des modifications considérables à la flotte opérationnelle au cours des quinze prochaines années.

Gestion des aéroports

Dessaisissement des aéroports (1986-1987) : Le Ministère évalue actuellement quatre propositions visant le transfert, aux autorités locales, des responsabilités relatives à l'exploitation de divers aéroports.

Sécurité aux aéroports (1986-1987) : Un programme officiel de sécurité aux aéroports regroupant toutes les activités portant sur la question de sécurité aux aéroports canadiens a été élaboré; on procède actuellement à sa mise en oeuvre. Un programme national de formation et de certification des pompiers des aéroports a été élaboré. Une importante revue de l'ensemble de l'activité de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs a été entreprise; un certain nombre de recommandations visant à améliorer ce secteur seront examinées aux fins de mise en oeuvre.

Commercialisation des aéroports (1988-1989) : Une équipe de commercialisation de la ceinture du Pacifique a été créée et chargée de coordonner un effort conjoint d'organismes provinciaux, municipaux, et du secteur privé visant à attirer des investissements et d'accroître les services aériens à l'aéroport international de Vancouver. D'autres démarches portent sur la création de centres d'affaires aéroportuaires et de salles de transit. Des études sur l'impact économique seront effectuées dans tous les aéroports internationaux d'ici mars 1989, et dans tous les autres aéroports au cours du prochain exercice financier.

Développement commercial (1988-1989) : Des projets de développement commercial ont été mis de l'avant aux aéroports internationaux de Vancouver, Pearson, Mirabel et Halifax. Les résultats préliminaires

obtenus à Vancouver indiquent une augmentation des recettes au détail de 5 millions de dollars par année. Le programme de gestion des terrains du GGA fait l'objet d'un examen permanent et a été à l'origine de nombreuses initiatives de production de recettes aux aéroports internationaux Pearson, Edmonton et Dorval. De nouveaux cours sur le développement commercial ont été élaborés et seront offerts en 1989.

Surface

Sécurité ferroviaire (1987-1988) : la Loi sur la sécurité ferroviaire a été adoptée; elle modernise la réglementation de la sécurité ferroviaire et transfère à Transports Canada les fonctions de réglementation et d'application des règlements qui incombaient à l'Office national des transports (ONT), auparavant la Commission canadienne des transports.

Transport des marchandises dangereuses (1986-1987) : trois spécialistes des mesures palliatives ont été affectés en région afin d'examiner les activités de l'industrie pour ce qui est de la protection civile contre les accidents et d'évaluer l'intervention de l'industrie dans les cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Le nombre d'inspections de conformité a doublé et est passé à 4 000. La capacité de CANUTEC à répondre aux demandes d'interprétation scientifique de la loi et de ses règlements d'application a été accrue au moyen du recyclage et de l'amélioration des compétences des conseillers. Les communications sont bien établies avec les provinces en ce qui a trait à la conformité et à l'échange de renseignements.

E. Efficacité du programme

Au cours de l'exercice financier 1988-1989, la Direction de l'évaluation des programmes a mené deux évaluations et une étude spéciale. Quatre études, ainsi que des études préparatoires à six autres évaluations sont en cours.

Les résultats des deux évaluations effectuées sont présentés ci-après. Dans chaque cas, un plan d'action relatif à la mise en oeuvre a été élaboré par le groupe à la suite des recommandations contenues dans l'étude.

- **L'évaluation sur le transport des marchandises dangereusesa** conclu que le programme est essentiel afin de traiter les événements à grande incidence ou dont la portée est importante. Cette évaluation a également permis de déterminer que bien que si les coûts du programme peuvent être identifiés, l'analyse des avantages qui en découleront nécessiterait une collecte beaucoup plus importante de données. Selon cette évaluation, la perception du risque par le public crée l'impression que le risque est beaucoup plus élevé qu'il ne l'est en réalité.

- **L'évaluation portant sur la formation** a permis de conclure que la structure organisationnelle de la formation constitue la formule la plus rentable et qu'il n'existe aucune raison justifiant l'intégration ou la décentralisation des éléments qu assurent la formation pour le Ministère. La formation donnée aux employés a été jugée dans l'ensemble adéquate; quant à la qualité des instructeurs, des documents, des installations et des méthodes d'enseignement, elles ont été perçues, tant par les candidats que les superviseurs comme étant d'une qualité élevée. De plus, les résultats indiquent que la formation constitue une contribution importante aux opérations du Ministère.

En outre, une étude spéciale a été effectuée sur un programme expérimental, soit le Programme coopératif de formation des Services du trafic aérien. Selon l'étude, il est nécessaire d'énoncer une politique claire ainsi que des normes et des lignes directrices exhaustives avant de relancer le programme.

À la suite d'études préparatoires comportant la description du programme, l'identification du problème et la méthode utilisée pour traiter la question, des évaluations sont en cours sur les sujets suivants : **déglaçage et opérations dans l'Arctique, sécurité routière et réglementation des véhicules à moteur, ports et havres publics, et réglementation aérienne et sécurité des vols.**

Des études préparatoires ont été entreprises relativement aux six composantes suivantes : **planification d'urgence, aéroports, système de navigation aérienne, protection du milieu marin, politique de surface et politique maritime.** Il convient de noter que seulement quelques-unes de ces études préparatoires pourraient mener à des évaluations de programme.

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et Coordination

Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et en vue de fournir les données, les prévisions, les recherches et les services à la direction connexes.

Description

L'Activité de Politiques et Coordination est chargée des fonctions suivantes : coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, le programme des wagons-trémies et de la remise en état des embranchements, les ententes de développement économique et régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Ponts Jacques Cartier et Champlain).

Sommaires des ressources

Cette activité représente environ 47,5 % du total des dépenses de 1989-1990 du Ministère et 1,5 % du total des années-personnes.

Tableau 2-1: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget 1989-1990	Prévu 1988-1989	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Politique et analyse stratégiques	5 615	6 448	(833)	2-8
Recherche et développement	19 477	20 326	(849)	2-9
Politique des transports et aide financière*	1 030 028	1 024 084	5 944	2-13
Direction et coordination	79 349	52 363	26 986	2-18
	1 134 469	1 103 221	31 248	
Non budgétaire				
Prêt à la Société du port de St. John's	-	1 000	(1 000)	2-13
Prêt à la Société du port de Prince Rupert	17 260	-	17 260	2-13
	1 151 729	1 104 221	47 508	
Années-personnes	297	357	(60)	

* Y compris 17,4 millions de dollars pour la construction de traversiers pour les services de traversier entre l'I.-P.-É. et la N.-É. et les installations de terminal connexes. La gestion de ce projet d'immobilisations sera confiée à l'activité de la Marine en 1989-1990 et il en est rendu compte à la page 3-9.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1989-1990 dépassent de 47,5 millions de dollars, soit 4,3 %, le montant prévu pour 1988-1989. Cette hausse résulte des facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : réduction des dépenses au chapitre des traitements et salaires (2,8 millions de dollars) à la suite de réductions de personnel. Augmentation des dépenses au chapitre des services professionnels (3,0 millions de dollars).	0,2
• **Dépenses en capital** : baisse des frais d'automatisation et d'équipement des bureaux (0,1 million de dollars), augmentation des coûts liés à la construction du traversier du Northumberland et des installations de terminal connexes (17,4 millions de dollars).	17,3
• **Subventions et contributions** : réduction des dépenses en ce qui a trait aux ententes de développement économique et régional (EDER) (5,1 millions de dollars), l'achèvement du réseau de trains de banlieue de Montréal (7,6 millions de	

	En millions de dollars
dollars), au Programme d'aide à la main-d'oeuvre (22,6 millions de dollars), à la remise en état d'embranchements dans les Prairies (22,8 millions de dollars), au transport des personnes handicapées (0,7 million de dollars), au Code de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (0,3 millio de dollars), au transport du fret à Terre-Neuve (2,7 millions de dollars) et aux tarifs de fret pour les producteurs de grain (31,0 millions de dollars), contre balancée par l'augmentation des dépenses relativement au transport maritime en Colombie-Britannique (0,8 million de dollars), à l'amélioration des routes (24,9 millions de dollars), aux services de traversier et de transport côtier des marchandises (0,7 million de dollars), à la location de wagons-trémies (1,3 million de dollars) et au pont Victoria (0,4 million de dollars)	64,7

Budgétaire - Sociétés d'État

• établissement du programme de prêts interportuaires (27,0 millions de dollars), augmentation des paiements à faire à Marine Atlantique (122,7 millions de dollars), à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (1,5 million de dollars) et à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (1,0 million de dollars), contrebalancée par la baisse des paiements à faire à VIA Rail (70,9 millions de dollars), à la Société canadienne des ports (2,8 millions de dollars), et aux Chemins de fer nationaux du Canada pour l'aide à la main-d'oeuvre (0,1 million de dollars)	78,4

Non budgétaire

• augmentation des dépenses non budgétaires à la suite d'un prêt consenti à la Société du port de Prince Rupert	16,3

Explication des prévisions pour 1988-1989 : Les prévisions budgétaires pour 1988-1989 dépassent de 15,5 millions de dollars ou 1,3 % les 1 087,7 millions de dollars indiqués dans le Budget principal de 1988-1989. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : augmentation résultant du fait que l'Activité se charge de la recherche économique à la place de l'Office national des transports, anciennement la Commission canadienne des transports (CCT), et d'un financement accru de la recherche et du développement.	4,1
• **Subventions et Contributions** : baisse des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (7,1 millions de dollars) en raison de retards de lancement, des programmes d'amélioration des routes (1,9 million de dollars), du transport du fret à Terre-Neuve (8,5 millions de dollars), du Programme de remise en état des embranchements des Prairies (19,9 millions de dollars), de la location de wagons-trémies (1,0 million de dollars, et du pont Victoria (0,4 million de dollars), contrebalancée par l'augmentation des dépenses relatives au Programme d'aide à la main-d'oeuvre (22,6 millions de dollars), aux services de trains de banlieue (3,6 millions de dollars) à la recherche sur le risque (0,1 million de dollars), au Code national de sécurité (1,4 million de dollars), au transport des personnes handicapées (0,6 million de dollars) et aux tarifs de fret pour les producteurs de grain (19,1 millions de dollars).	8,6
Budgétaire - Sociétés d'État	
• **Ponts Jacques-Cartier et Champlain** : programme de sécurité routière.	2,0
• **Société canadienne des ports** : lutte contre la poussière, chaufferie à Churchill (Manitoba) et améliorations à Sept-îles et à Port-aux-Basques.	2,3
• **Marine Atlantique** : excédent attribuable au retard du programme d'immobilisations.	(2,5)

Examen des résultats financiers

Tableau 2-2: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Budgétaire			
Politique et analyse stratégiques	7 772	5 053	2 719
Recherche et developpement	16 914	15 275	1 639
Politique des transports et aide financière	1 318 070	835 071	482 999
Direction et coordination	1 052 801	54 743	998 058
	2 395 557	910 142	1 485 415
Non-Budgétaire			
Politique des transports et aide financière	1 000	2 000	(1 000)
	2 396 557	912 142	1 484 415
Années-personnes	350	309	41

* Le Budget principal, au niveau des sous-activités, a été ajusté pour correspondre à une réaffectation, en 1988-89 et 1989-1990, des versements pour subventions et contributions ainsi que pour des versements aux Sociétés d'Etat, aux sous-activités où les décisions de dépenses sont prises. En 1987-1988, tous les versements au titre des subventions et contributions et pour les Sociétés d'Etat se retrouvaient sous la rubrique Politique des transports et aide financière.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 1 484,4 millions de dollars ou 162,7 % supérieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal de 1987-1988. En voici les causes principales :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : augmentation des coûts salariaux (0,5 million de dollars) et virement des dépenses du programme pour les handicapés (1,2 million de dollars), contrebalancés par la baisse d'autres dépenses de fonctionnement (2,7 millions de dollars).	0,2
• **Subventions et contributions** : non utilisation de fonds et report de dépenses au chapitre des projets visés par les EDER (1,0 million de dollars), de la remise en état d'embranchements (3,0 millions de dollars), de subventions aux services de banlieue de Montréal (13,7 millions de dollars), du transport de fret à Terre-Neuve (12,2 millions de dollars) et non utilisation prévue de fonds (4,8 millions de dollars), contrebalancés par l'augmentation des	

	En millions de dollars
dépenses relatives à l'amélioration des routes (13,0 millions de dollars), au Code national de sécurité (1,8 million de dollars), à l'aide spéciale fournie aux producteurs de grain (28,2 millions de dollars) et à diverses augmentations mineures aux contributions (1,1 million de dollars).	12,1

Budgétaire - Sociétés d'État

	En millions de dollars
• **VIA Rail Canada Inc.** : financement accru par suite de la hausse du prix des services des chemins de fer exploitants, de l'insuffisance des recettes et d'une augmentation de l'aide apportée à la main-d'oeuvre.	104,3
• **Marine Atlantique** : aide accrue au chapitre de son fonctionnement et de ses immobilisations.	22,6
• **Autres** : diminutions mineurs nettes de paiements aux Sociétés d'État	(4,4)
• **Remise de dettes** : les postes suivants ont été radiés des Comptes du Canada :	
Marine Atlantique 327,6	
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 624,9	
Société du port de Montréal 132,9	
Société du port de Vancouver 76,5	
Société du port de St. John's 37,8	
Société du port de Prince Rupert 27,1	
Société du port de Halifax 25,6	
Société canadienne des ports 17,8	
Chemins de fer nationaux du Canada 19,5	
Ponts Jacques-Cartier et Champlain 59,8	
Coast Ferries Ltd. 0,1	
	1 349,6

Détails de l'Activité

Les besoins en ressources de cette activité sont ventilés pour correspondre aux niveaux où les résultats sont identifiés et mesurés aux fins de la répartition des ressources et de la conduite des opérations. En ce qui concerne l'Activité de Politiques et Coordination, veuillez se reporter aux sous-activités suivantes:

		Pages
A.1	Politique et analyse stratégiques	2-7
A.2	Recherche et développement	2-9
A.3	Politique des transports et aide financière	2-12
A.4	Direction et coordination	2-17

A.1 Politique et analyse stratégiques

Objectifs

Recommander des choix au Ministère en ce qui concerne les politiques de transport multimodal et stratégique, et fournir des données, des prévisions, des analyses économiques et des recherches économiques aux fins d'élaboration de politiques et de programmes.

Description

Cette sous-activité comprend les bases de données, les prévisions et les études économiques reliées aux transports, ainsi que la planification ministérielle et l'élaboration d'énoncés de politique. Ces activités sont menées dans l'ensemble du Ministère afin d'assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des divers plans et des diverses politiques visant les transports, la participation à l'établissement des priorités et des objectifs du gouvernement ainsi que la réalisation de ces derniers.

Analyse économique: Des statistiques, des prévisions et des analyses économiques sur les transports sont établies pour l'ensemble du pays, les modes de transport, les régions et les emplacements afin de fournir aux gestionnaires les données nécessaires à la planification, à l'évaluation des politiques stratégiques et opérationnelles et à la prise de décision. La recherche économique contribue des renseignements spécialisés aux bases de données de gestion. De plus, le Ministère reçoit de nombreuses demandes de statistiques, de prévisions et d'analyses relativement à ses objectifs.

Politique stratégique: Sont cernées et étudiées certaines questions stratégiques à court et à long terme dans le domaine des transports afin de déterminer et de recommander les choix et les priorités qui s'offrent au Ministère pour les traiter. Une fois les recommandations approuvées, une aide est fournie relativement à la mise en oeuvre des politiques et de la législation en matière de transports. Pour mener à bien ces fonctions, il faut déterminer les tendances sociales, économiques et institutionnelles ainsi que leur incidence, élaborer des priorités propres au Ministère, évaluer les propositions de politiques au regard de ces priorités et les intégrer au processus d'élaboration des grandes initiatives en matière de transport et de la législation pertinente.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,5 % des ressources financières et 14,5 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-3: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse économique	3 820	27	4 502	43	4 460	44
Subventions et contributions	-	-	10	-	53	-
Politique stratégique	1 795	16	1 936	20	3 259	25
	5 615	43	6 448	63	7 772	69

Résultats financiers en 1987-1988: L'Analyse économique est devenue un élément distinct de l'Activité de Politiques et Coordination en 1986-1987.

Tableau 2-4 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal*		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse économique	4 460	44	2 836	24	1 624	20
Subventions et contributions	53	-	37	-	16	-
Politique stratégique	3 259	25	2 180	20	1 079	5
	7 772	69	5 053	44	2 719	25

* Voir tableau 2-2, p. 2-5, pour l'explication du changement entre cette colonne et la Partie III de Transports Canada de 1987-1988.

Données sur le rendement et justification des ressources

En raison du rôle fonctionnel que remplit la composante Politique stratégique auprès du Ministère et du Ministre, il n'est pas jugé approprié de mesurer le rendement en fonction des ressources utilisées.

La fonction de recherche économique de l'Agence national des transports, anciennement la Commission canadienne des transports, a été transférée à la composante Analyse économique de Politiques et Coordination en 1987-1988.

Les ressources d'analyse économique sont chargées de fournir au Ministère des données de gestion actuelles, précises et exhaustives nécessaires à l'élaboration de politiques efficaces, à la planification et au contrôle du rendement. De plus, on s'efforce de stimuler autant que possible la recherche économique ayant trait aux transports au moyen des ressources disponibles afin d'améliorer l'efficacité des programmes du Ministère.

A.2 Recherche et développement

Objectif

Planifier et exécuter les activités de recherche et de développement pour aider à mettre en oeuvre les politiques et programmes fédéraux visant les transports afin d'atteindre les buts précis du Ministère en ce qui concerne l'amélioration des services offerts aux handicapés et l'économie d'énergie, et afin d'appliquer des innovations au secteur des transports pour contribuer à la réalisation des objectifs du Ministère.

Description

Dans le secteur des transports, le principal domaine de recherche est, à l'heure actuelle, l'application à long terme de découvertes technologiques aux priorités du Ministère, notamment la sécurité. Des fonds sont affectés aux travaux de recherche de l'industrie et des institutions d'enseignement supérieur en vue de la découverte d'idées originales et de l'adaptation d'innovations étrangères au marché des transports canadien.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1,7 % des ressources financières et 17,2 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-5: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1989-1990**		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	**18 177**	**51**	17 371	60	15 580	62
Subventions et contributions	**1 300**	**-**	2 955	-	1 334	-
	19 477	**51**	20 326	60	16 914	62

Résultats financiers en 1987-1988: Les dépenses réelles pour 1987-1988 étaient de 1,6 millions de dollars plus élevées que celles inscrites au budget principal à la suite de transferts de ressources au sein du Ministère.

Tableau 2-6: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal*		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	15 580	62	13 000	61	2 580	1
Subventions et contributions	1 334	-	2 275	-	(941)	-
	16 914	62	15 275	61	1 639	1

* Voir tableau 2-2, p. 2-5

Données sur le rendement et justification des ressources

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de stimuler le plus de recherches possibles, au moyen des ressources limitées dont il dispose, et d'en optimiser les avantages en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, de l'économie et de l'efficacité des transports. Les ressources sont réparties entre les divers éléments du programme d'après les affectations contrôlées destinées à la recherche fondamentale, à la recherche dans le secteur de l'énergie et à celle ayant trait aux EDER.

Les activités de recherche et de développement sont classées par ordre de priorité et financées dans les buts suivants: permettre la découverte d'innovations techniques opportunes qui viennent appuyer la réalisation des objectifs du Ministère en matière de politique, d'opérations, de réglementation et d'acquisition; contribuer aux objectifs connexes du gouvernement fédéral dans d'autres domaines, notamment l'économie d'énergie, l'accès pour les personnes handicapées et les personnes âgées, et le développement industriel et régional; encourager et faciliter la découverte d'innovations techniques pertinentes dans la collectivité des transports au Canada; encourager la coopération avec les autres ministères du gouvernement, les autres paliers de gouvernement, l'industrie, les universités, les pays étrangers et les organismes internationaux. Le nombre d'années-personnes nécessaires est fonction du financement total disponible, du nombre et de la complexité des projets, de leur degré de nouveauté et des activités de contrôle et de diffusion qu'ils entraînent.

Voici les principaux résultats du programme: recherche fondamentale (de développement), économie d'énergie, recherche ayant trait aux EDER et technologie appliquée. La fonction de recherche fondamentale comprend les travaux de recherche préliminaires qui portent principalement sur les

techniques d'avant-garde et les applications à long terme aux objectifs du Ministère (surtout en matière de sécurité), et aux travaux visant un secteur d'activité particulier à l'appui des objectifs de politique. Les fonctions visées par les ressources affectées au secteur de l'énergie comprennent: l'économie, les combustibles de remplacement et le transport des carburants et d'autres formes d'énergie. Le principal projet compris dans l'entente auxiliaire de l'EDER avec le Québec porte sur le financement de projets de transport au niveau provincial par l'entremise de marchés confiés au secteur privé. Le Ministère sert également de catalyseur de la recherche par sa contribution à l'élément canadien du U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), aux instituts de recherche établis dans les universités et aux conseils dispensateurs de subventions à la recherche universitaire.

A.3 Politique des transports et aide financière

Objectif

Fournir des conseils sur les politiques à suivre et, le cas échéant, une aide financière pour atteindre les objectifs du Ministère dans les modes de transport aérien, maritime et de surface.

Description

Cette sous-activité facilite le transport efficace et économique des marchandises et des passagers voyageant par chemin de fer, le camionnage, le cabotage et la navigation intérieure, les services de traversiers, les transports aériens internationaux et la représentation du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par les moyens suivants.

Politiques et programmes de l'air: Élaboration d'une politique et prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport aérien intérieur et international, y compris les effets de la réforme de la réglementation économique sur le transport aérien, les subventions versées aux services aériens, les pétitions de décisions réglementaires, la négociation d'ententes bilatérales internationales relatives aux services aériens et la représentation du Canada auprès de l'OACI; application des notes échangées en 1984 avec les États-Unis d'Amérique sur les services régionaux, locaux et de navette.

Politiques et programmes maritimes: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les politiques et les systèmes relatifs au transport maritime national et international afin d'atteindre les objectifs du Ministère pour ce qui est du transport maritime rapide, rentable et efficace des personnes et des marchandises. Une aide financière est accordée aux services côtiers et aux services de traversiers de la Colombie-Britannique, aux services de traversiers privés de la région de l'Atlantique et à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve.

Marine Atlantique reçoit des subventions pour maintenir des services garantis aux provinces canadiennes de l'Atlantique lors de la confédération et par des ententes postérieures. D'autres contributions à l'acquisition d'immobilisations sont faites pour la construction de traversiers, les installations de quai et de soutien et de grands travaux de réparation et de remise en état de navires.

La société "La compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve" reçoit une aide financière qui s'étalera sur quatre ans afin d'assurer sa survivance à la suite d'une diminution des travaux d'entretien des bateaux de pêche au large, de la perte d'un marché d'entretien des chalutiers russes et d'une réduction de la flotte de Marine Atlantique.

Politiques et programmes de surface: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport ferroviaire et routier, notamment les questions ayant trait aux projets de réfection de routes compris dans les Ententes de développement économique régional (EDER), la remise en état d'embranchements, les programmes d'amélioration des routes, la remise en état et la location de wagons-trémies, la conteneurisation des marchandises transportées par rail à Terre-Neuve, les indemnités de retraite et l'aide aux employés et les paiements statutaires remplaçant les péages du pont Victoria.

Une aide financière est également accordée à: Via Rail Canada, pour l'exploitation des services voyageurs non rentables, l'acquisition de matériel neuf, les améliorations à l'infrastructure et aux installations d'entretien, et pour l'aide aux employés touchés par les mesures de restriction du gouvernement dans le but d'améliorer l'efficacité et la rentabilité, d'éliminer le double emploi et de limiter les pertes; et les Chemins de fer nationaux du Canada pour l'aide aux employés.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 90,9 % des ressources financières et 29,6 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-7: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'air	1 450	15	1 571	19	1 310	17
Politiques et programmes maritimes	20 883	30	3 741	37	3 668	43
Marine Atlantique	253 467	-	130 699	-	455 162	-
Coast Ferries	-	-	-	-	75	-
Subvention et contributions	28 195	-	32 463	-	29 227	-
Politiques et programmes de surface	4 670	43	4 777	47	3 735	51
VIA Rail	541 000	-	611 925	-	604 438	-
Chemins de fer nationaux	18	-	116	-	19 453	-
Subventions et contributions	180 345	-	238 792	-	201 002	-
	1 030 028	88	1 024 084	103	1 318 070	111
Non-Budgétaire						
Société du port de St. John's	-	-	1 000	-	1 000	-
Société du port de Prince Rupert	17 260	-	-	-	-	-
	1 047 288	88	1 025 084	103	1 319 070	111

* Y compris les paiements statutaires reliés au pont Victoria 3 000 000 $.

Résultat financiers de 1987-1988 : En 1987-1988 ont été radiées des dettes s'élevant à 1 349 528 279 $ pour les sociétés d'État suivantes : Marine Atlantique Inc., l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société du port de Montréal, la Société du port de Vancouver, la Société du port de St. John's, la Société du port de Prince Rupert, la Société du port de Halifax, la Société canadienne des ports, les Chemins de fer nationaux du Canada, les Ponts Jacques-Cartier et Champlain, et Coast Ferries Ltd.

Les fonds non utilisés au chapitre des subventions et constributions découlent principalement des délais subis dans les projets visés par les EDER, les projets d'amélioration des routes, le projet de remise en état des embranchements des Prairies et le projet de transport du fret à Terre-Neuve.

Les fonds non utilisés au chapitre des dépenses d'exploitation et d'entretien découlent du fait que les fonds liés à l'énergie n'ont pas été affectés et que certains projets de service professionnels et spéciaux ont été remis à plus tard.

Tableau 2-8: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal**		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'air	1 310	17	1 675	21	(365)	(4)
Politiques et programmes maritimes	3 668	43	4 518	46	(850)	(3)
Marine Atlantique	455 162	-	105 022	-	350 140	-
Coast Ferries	75	-	-	-	75	-
Subventions et contributions	29 227	-	30 050	-	(823)	-
Politiques et programmes de surface	3 735	51	8 268	52	(4 533)	(1)
VIA Rail	604 438	-	500 000	-	104 438	-
Chemins de fer nationaux du Canada	19 453	-	413	-	19 040	-
Subventions et contributions*	201 002	-	185 125	-	15 877	-
	1 318 070	111	835 071	119	482 999	(8)
Non-Budgétaire						
Société de port de St. John's	1 000	-	2 000	-	(1 000)	-
	1 319 070	111	837 071	119	481 999	(8)

* Y compris les paiements statutaires reliés au pont Victoria 3 321 970 $.

** Voir p. 2-5, Tableau 2-4.

Information sur le rendement et justification des ressources

En 1989-1990, les ressources de la sous-activité politique des transports et aide financière seront réparties de la façon suivante : 77,2 % pour les sociétés de la Couronne, 20,2 % pour les subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 2,6 % pour les frais administratifs, le contrôle et la coordination.

Politiques et programmes de l'air: Le rendement se mesure en termes de diversité et d'importance des services offerts, tant nationaux qu'internationaux, tout comme la situation financière des transporteurs canadiens. Dans le secteur international, 45 accords bilatéraux de transport aérien ont été mis en oeuvre. Dans le cadre de l'échange de notes sur les services régionaux, locaux et de navette niveau, environ 90 demandes ont été étudiées et 67 nouveaux services de transport aérien à court trajet ont été approuvés entre le Canada et les États-Unis. On prévoit de 12 à 15 séries de négociations bilatérales pour des accords de service de transport aérien nouveaux ou révisés. Dans le secteur national, des politiques sont élaborées pour correspondre au nouveau contexte de réglementation économique découlant de l'initiative "Aller sans entraves" et de programmes de réduction du déficit.

Politiques et programmes maritimes: Administrer un programme de subventions et contributions pour les exploitants privés de traversiers et pour les services de traversier de la C.-B. et aussi administrer et coordonner les subventions aux sociétés suivantes:

Marine Atlantique Inc. : assurer des services de traversiers et de cabotage pour le transport de marchandises, de véhicules et de passagers dans la Région de l'Atlantique. On prévoit que la société transportera 2,5 millions d'équivalents autos (EA) pour une subvention de 47,46 $ par EA en 1988. Une réduction mineur de la subvention par EA est attribuable à l'entrée en service de nouveaux navires. Les *N.M. Caribou, Atlantic Freighter* et *Northern Ranger* sont entrés en service en 1986 et *N.M. Joseph and Clara Smallwood* entrera en service en 1989. Le rendement général de la société se mesure d'après le recouvrement des coûts et par l'aptitude de la direction à fournir le rendement prévu au coût prévu avec des niveaux suffisants de satisfaction de la clientèle.

La Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve : cette société assurera les services essentiels de réparation pour les navires locaux, les chalutiers et les navires hauturiers de Marine Atlantique, mais on prévoit que la société fonctionnera au-dessous de ces capacités de 1986-1987 à 1989-1990 et qu'elle aura besoin d'une aide financière pendant sa restructuration.

Politiques et programmes de Surface : cet élément administre des subventions à VIA Rail et gère les programmes de subventions et contributions ci-après.

VIA Rail Canada Inc. : en 1989-1990, devra présenter un plan d'affaires comprenant des options compatibles aux nouvelles mesures budgétaires et aux orientations de politique prises par le gouvernement.

Subventions et contributions : elles sont administrées par l'élément Politiques et programmes de Surface et groupées de la façon suivante :

- **Transport du grain :** des contributions sont versées pour la remise en état des embranchements (5,8 millions de dollars), la location de wagons-trémies (17,5 millions de dollars), et l'aide spéciale aux tarifs de transport ferroviaire du grain (14,1 millions de dollars).

- **Transport routier :** une aide financière est accordée dans le contexte des ententes auxiliaires des EDER et d'autres accords bilatéraux (cette aide est censée atteindre 109,3 millions de dollars en 1989-1990), et du programme routier de Yellowhead (20 millions de dollars) afin d'améliorer les raccordements interprovinciaux et d'aider au développement économique dans des régions qui ont cessé d'atteindre les normes nationales, ou pour servir de liens entre les communautés isolées.

- **Autres subventions et contributions :** elles comprennent des postes tels les contributions à l'appui du Code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (7,5 millions de dollars).

A.4 Direction et coordination

Objectif

Assurer l'orientation et la gestion globale de l'Activité de Politiques et Coordination, représenter le Ministre et le Sous-ministre dans les Régions; fournir des services d'évaluation financière, de gestion des ressources et des services administratifs; et des services de coordination du Secrétariat du Ministère, de la politique sur les sociétés de la Couronne, des relations intergouvernementales et du transport des handicapés.

Description

Cette sous-activité fournit des directives aux autres sous-activités de Politiques et Coordination, au Ministre et au Sous-ministre, et coordonne la consultation régionale auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, les réponses au courrier et aux demandes faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information; en outre, elle effectue des évaluations de politique et des évaluations financières, coordonne l'ensemble des responsabilités des actionnaires de certaines sociétés d'État, contrôle la conformité des paiements de contribution avec les procédures ou règlements spéciaux qui s'y appliquent, et assure les services d'achat et de liaison avec le personnel, etc.

La Direction : comprend le bureau du Sous-ministre adjoint et du Sous-ministre adjoint associé, les directeurs régionaux et les Services exécutifs qui donnent des directives générales à l'activité Politiques et Coordination pour ce qui est de l'élaboration des politiques, de l'exercice d'un contrôle financier et de la prestation de services délégués au nom des directeurs modaux, de l'Analyse économique, de la Coordination, du Personnel, des Finances et de l'Administration.

L'aide aux pensions des anciens employés des Chemins de fer de Terre-Neuve de l'Intercolonial et de ceux de l'Î.-P.-É., les versements légaux pour le pont Victoria, et l'appui aux projets de recherche, aux associations pour l'éducation et l'industrie, relèvent de cette fonction. Le niveau de financement pour de tels postes varie annuellement.

Le groupe de la Coordination : fait office de secrétariat du Ministère, donne des conseils au Ministre sur ses obligations d'actionnaire à l'égard des sociétés de la Couronne qui ne sont pas largement tributaires d'affectations de crédits, coordonne les relations industrielles et intergouvernementales et gère les programmes d'aide au transport des handicapés.

La Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent reçoivent des sommes pour des projets d'immobilisations jugés nécessaires pour des raisons de santé et de

sécurité ou pour le maintien de services essentiels. À l'occasion, des prêts prélevés sur le Fonds du revenu consolidé sont consentis aux sociétés des ports locaux au titre de projets de commercialisation rentables.

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain - filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent - reçoit des subventions à l'exploitation visant à compléter les recettes provenant des péages, à financer un important programme de sécurité échelonné sur trois ans et à couvrir les grands travaux d'entretien des ponts.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 6,9 % des ressources financières et 38,7 % des années personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-9: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	2 515	22	2 678	28	979	15
Subventions et contributions	4 185	-	4 426	-	4 804	-
Directeurs régionaux	1 993	31	2 294	39	2 138	27
Coordination	5 507	62	4 467	64	4 170	66
Corporation Place du Havre Canada	-	-	-	-	2 000	-
Société canadienne des ports	27 000	-	2 775	-	19 985	-
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	26 900	-	25 400	-	649 450	-
Les ponts Jacques Cartier et Champlain	10 684	-	9 713	-	65 981	-
Société du port de Montréal	-	-	-	-	132 995	-
Société du port de Vancouver	-	-	-	-	76 494	-
Société du port de St. John's	-	-	-	-	37 768	-
Société du port de Prince Rupert	-	-	-	-	27 085	-
Société du port d'Halifax	-	-	-	-	25 556	-
Subventions et contributions	565	-	610	-	3 396	-
	79 349	115	52 363	131	1 052 801	108

Résultats financiers en 1987-1988: Les écarts de financement pour la direction dans le budget principal de 1987-1988 ont été compensés par des dépenses aux bureaux régionaux qui étaient entièrement opérationnels à la fin de l'année financière. La composante de la Coordination indiquait des écarts de financement pour les services professionnels et spéciaux en raison de projets reportés.

Tableau 2-10: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal*		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	979	15	3 086	12	(2 107)	3
Subventions et contributions	4 804	-	4 160	-	644	-
Directeurs régionaux	2 138	27	-	-	2 138	27
Coordination	4 170	66	5 574	73	(1 404)	(7)
Corporation Place du Havre Canada	2 000	-	5 220	-	(3 220)	-
Société canadienne des ports	19 985	-	3 485	-	16 500	-
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	649 450	-	24 500	-	624 950	-
Les ponts Jacques Cartier et Champlain	65 981	-	5 618	-	60 363	-
Société du port de Montréal	132 995	-	-	-	132 995	-
Société du port de Vancouver	76 494	-	-	-	76 494	-
Société du port de St. John's	37 768	-	-	-	37 768	-
Société du port de Prince Rupert	27 085	-	-	-	27 085	-
Société du port d'Halifax	25 556	-	-	-	25 556	-
Subventions et contributions	3 396	-	3 100	-	296	-
	1 052 801	108	54 743	85	998 058	23

* Voir Tableau 2-2, p. 2-5.

Données sur le rendement et justification des ressources

Des ressources sont allouées aux composantes Direction et Directeurs régionaux principalement pour les années-personnes et les traitements du personnel chargé de planifier, de gérer et de contrôler l'Activité globale et de faire office de point central régional pour les besoins du Sous-ministre.

À ce titre, la Direction, les Directeurs régionaux et les Services exécutifs remplissent les fonctions suivantes : donner des directives et prendre des décisions de gestion en ce qui concerne les buts, les objectifs, tant généraux que de rendement, assurer la coordination et la consultation auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, veiller à l'exécution de programmes particuliers, établir des statistiques, faire des prévisions et des études économiques par l'intermédiaire de sept bureaux régionaux, assurer des services de revue et de traitement de documents ayant des répercussions financières, rédigés par le Ministère, le Ministre et le Conseil du Trésor ainsi que les décrets du conseil, évaluer, des points de vue économique et financier, les propositions de programmes et les documents de planification pour les sociétés de la Couronne qui ne sont pas normalement tributaires de crédits et finalement, assurer des services de gestion des ressources, du personnel et du matériel ainsi que des services financiers et administratifs.

Des ressources sont allouées à la composante Coordination pour les traitements, les études, la publicité et les publications ainsi que pour le programme des personnes handicapées. La Coordination remplit les fonctions suivantes : gérer le cycle de planification des sociétés de la

Couronne, assurer la coordination des documents du Cabinet et des initiatives politiques, mettre en oeuvre les politiques gouvernementales et exercer les privilèges et les responsabilités du Ministre en tant qu'actionnaire des sociétés de la Couronne du secteur des transports qui ne sont pas normalement tributaires de crédits, proposer, appliquer, administrer et mettre en vigueur les règlements régissant l'accessibilité, aider les transporteurs au moyen de certains programmes d'aide et promouvoir l'éducation et la sensibilisation du public en ce qui concerne les besoins des personnes handicapées en matière de transport; contrôler, analyser et donner suite à toute la correspondance ministérielle, aux notes documentaires, aux demandes présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, aux exigences en matière de documentation légale et politique, et coordonner les rapports qu'entretient le Ministère avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé par l'intermédiaire de programmes délégués ou interministériels tels que les EDER, en servant d'intermédiaire et en prévoyant la participation nécessaire des différents groupes, la compilation de données et la présentation de rapports, les liaisons avec les bureaux régionaux de Politiques et Coordination et en organisant des conférences, des forums et d'autres procédés semblables de consultation.

Le groupe de la Coordination : administre et coordonne les subventions versées aux sociétés suivantes :

Société canadienne des ports : cette société recevra des subventions d'immobilisations à l'égard de projets jugés nécessaires afin de maintenir les services, d'améliorer les installations, ou encore pour des raisons de santé et de sécurité. Les ports autosuffisants sur le plan financier empruntent à l'occasion au gouvernement pour des projets d'immobilisations qui présentent de bonnes perspectives de profit et un engagement sûr de la part des utilisateurs. La Société du port de Prince Rupert recevra un prêt de 17,3 millions de dollars pour entreprendre des travaux de développement du terminal Fairview.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent : cette société recevra 26,9 millions de dollars pour la quatrième année d'un programme qui en compte sept et dont le coût total s'élève à 175 millions de dollars et ce, pour appuyer des travaux d'immobilisations et d'entretien visant à remettre en état les murs de chenaux, d'écluses et d'ouvrages de soutènement du Canal Welland.

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain : cette société administre deux ponts qui enjambent la voie maritime du Saint-Laurent et qui font partie de l'autoroute Bonaventure. Un recouvrement des coûts partiel est possible grâce aux péages perçus sur le pont Champlain; quant aux autres coûts, ils font l'objet d'une subvention qui s'élèvera à 10,6 millions de dollars en 1989-1990. Les péages n'ont pas augmenté depuis 1962 et suffisent de moins en moins à couvrir les coûts des réparations, de l'entretien et de surveillance.

B. Marine/Garde côtière canadienne

Objectif

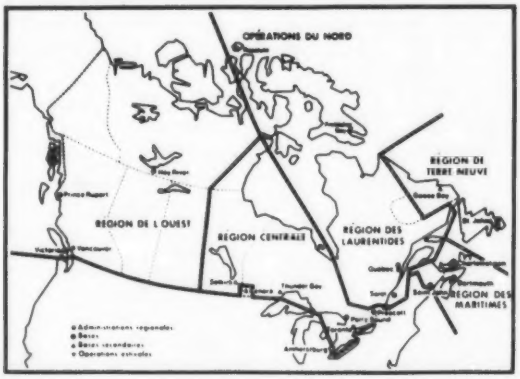
Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

Description

Les activités de transport maritime englobent la prestation de services de navigation maritimes dont les aides à la navigation de courte et de longue portée, les voies navigables, les services de la gestion de trafic maritimes, les services de communication radio et les messages de sécurité; la prestation d'aides dans les eaux recouvertes de glace; la surveillance et le contrôle des conditions de glaces pouvant être dangereuses; la fourniture d'installations et de services à d'autres ministères et organismes; la coordination du réapprovisionnement des localités du Nord; l'aide à la recheche et au développement des transports dans l'Arctique; des services directs à la suite de l'engagement du gouvernement fédéral envers la recherche et le sauvetage maritimes appuyés par le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; la promotion de la sécurité de la navigation de plaisance; l'élaboration, la promulgation et l'application de politiques, de règlements et de normes ayant trait au transport maritime; la planification d'urgence et le nettoyage de la pollution; l'aménagement, l'administration et l'entretien des havres et ports publics.

La Garde côtière canadienne assure ses services par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions, en retour, exploitent 11 bases principales et cinq bases secondaires. Le tableau 2-11 présente les limites régionales ainsi que l'emplacement de toutes les bases et bases secondaires.

Tableau 2-11: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne



D'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port et l'exploitation du *N.M. Arctic* par la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

Sommaires des ressources

L'Activité Marine/Garde côtière canadienne compte pour environ 25,2% des dépenses totales du Ministère pour 1989-1990 et 30,0% du total des années-personnes.

Tableau 2-12: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Différence	Détails en page
Systèmes de navigation maritime	**313 473**	336 474	(23 001)	2-28
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	**153 973**	117 377	36 596	2-35
Réglementation maritime	**31 626**	32 962	(1 336)	2-39
Recherche et sauvetage maritimes	**98 648**	84 837	13 811	2-43
Havres et ports publics	**88 922**	66 768	22 154	2-48
Direction et administration	**9 902**	9 839	63	2-50
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	**4 806**	6 262	(1 456)	2-52
Services de pilotage	**-**	1 600	(1 600)	2-55
	701 350	656 119	45 231	
Report prévu des immobilisations*	**100 000**	-	100 000	
	601 350	656 119	(54 769)	
Années-personnes autorisées	**6 062**	6 054	8	

* Afin de compenser pour les délais inévitables dans l'octroi de contrats et la construction, le ministère doit planifier un niveau d'activité supérieur. Le report prévu de 100 millions de dollars a été temporairement affecté à l'activité Marine/Garde côtière.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1989-1990 sont inférieurs de 54,8 millions de dollars, soit 8,3%, aux prévisions de dépenses de 1988-1989, en incluant la péremption prévue. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement	
• rajustement des prix relatifs aux traitements et salaires et aux régimes d'avantages des employés	12,4

	En millions de dollars
• augmentation des autres frais de personnel liés aux effectifs des jours de planche	0,7
• coûts accrus pour les services d'hélicoptères fournis par l'Activité Aviation	0,6
• augmentation des coûts pour les services fournis par TPC en raison de l'entrée en vigueur de tarifs fondés sur le marché	6,4
• modification des besoins en ressources pour 1988-1989 seulement	1,5
• modification des recettes à valoir sur le crédit	(7,8)
Dépenses en capital :	
• modifications aux mouvements de la trésorerie, à la combinaison des projets, et au lancement de nouveaux projets (34,6 millions de dollars), contrebalancé par une péremption prévue de 100 millions de dollars	(65,4)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes	
• réduction des besoins de la compagnie de navigation Canarctic Limitée	(1,5)
• auto-suffisance financière prévue pour les administrations de pilotage	(1,6)

Explication des prévisions de 1988-1989: Les prévisions de 1988-1989 sont supérieures de 12,1 millions de dollars, soit 1,9%, au Budget principal de 644,0 millions de dollars. Cette différence est attribuable aux points principaux suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• déficit dans les provisions des salaires, compensé partiellement par les économies réalisées dans le temps supplémentaire	2,9

	En millions de dollars
• économies dans les coûts de radoub des navires	(2,8)
• réduction des besoins en carburant, compensée en partie par l'augmentation des coûts de déplacement et d'éléments divers	(1,8)
• réduction des coûts liés au ravitaillement de l'Arctique	(2,5)
• coûts accrus pour la protection des rives, compensés en partie par des économies réalisées dans le dragage	0,3
• réduction des recettes à valoir sur le crédit	2,9
Dépenses en capital :	
• nouveaux projets - dragage de remise en état du chenal principal; reconstruction du quai du bassin à bateaux, Souris; équipement de mesure de la distance pour les navires de la GCC; remise en état du quai, Cap-aux-Meules; avertisseurs et détecteurs de brume; équipement de phare; phase II du projet de normalisation et d'automatisation des phares de Terre-Neuve	11,8
• modification aux mouvements de la trésorerie prévus	(1,6)
Subventions et contributions	
• retard dans l'achèvement de la protection des piliers du pont Laviolette, compensé en partie par le coût d'une étude sur les effets du déplacement des glaces	(1,8)
• contribution visant l'enlèvement du chaland du pont de la Paix	0,7
• contribution aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan relativement aux services maritimes de l'Athabaska	0,9
Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes	
• augmentation des besoins de la compagnie de navigation Canarctic Limitée	1,5
• déficit des Administrations de pilotage de l'Atlantique et des Laurentides	1,6

Examen des résultats financiers

Tableau 2-13: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget des dépenses*	Différence
Budgétaire			
Systèmes de navigation maritime*	310 612	372 340	(61 728)
Déglaçage et opérations dans l'Arctique*	101 592	115 153	(13 561)
Réglementation maritime	32 904	31 008	1 896
Recherche et sauvetage maritimes	78 004	92 690	(14 686)
Havres et ports publics	46 255	79 221	(32 966)
Direction et Administration	11 531	9 447	2 084
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	5 855	4 434	1 421
Services de pilotage	3 006	-	3 006
	589 759	704 293	(114 534)
Fonctionnement du Ministère Années-personnes autorisées	6 073	6 150	(77)

* Le Budget de dépenses de 1987-1988 a été mis au point pour incorporer, au niveau des sous-activités, la péremption prévue dans les opérations, démontrée dans la Partie III de 1987-1988 au niveau de l'activité (Voir pages 2-29 et 2-36 pour détails).

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 114,5 millions de dollars, soit 16%, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit:

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• besoins accrus de ressources pour les salaires, compensés en partie par une réduction de l'utilisation des années-personnes	2,3
• économies découlant de retards ou de reports des remises en état de navires en raison des besoins opérationnels	(6,7)
• réduction des besoins d'entretien pour les hélicoptères	(1,6)
• économies de carburant, en raison d'un hiver doux	(4,0)
• exercice de réduction des dépenses	(4,6)

	En millions de dollars
• divers	0,6
• augmentation des besoins relativement au régime des avantages des employés	1,9
• réduction des recettes à valoir sur le crédit	1,1
Dépenses en capital :	
• retards dans les projets ou réalisation de projets à un coût moindre	(69,8)
• projets reportés	(74,1)
• nouveaux projets	28,0
• projets reportés de l'an dernier ou projets de l'année suivante devancés	10,0
Subventions et contributions :	
• report de la contribution destinée au pont Laviolette	(2,0)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres organismes	
• réduction du nombre de voyages prévus par la compagnie de navigation Canarctic Limitée	1,4
• auto-suffisance non réalisée par trois administrations de pilotage	3,0

Détails de l'Activité

Les ressources nécessaires pour l'Activité ont été ventilées de façon à correspondre au niveau où les résultats sont déterminés et mesurés pour l'attribution de ressources et la gestion des opérations. Pour Marine/Garde côtière canadienne, voir les sous-activités suivantes:

		Page
B.1	Systèmes de navigation maritime	2-27
B.2	Déglaçage et opérations dans l'Arctique	2-34
B.3	Réglementation maritime	2-39
B.4	Recherche et sauvetage maritimes	2-42
B.5	Havres et ports publics	2-47
B.6	Direction et administration	2-50
B.7	La compagnie de navigation Canarctic Limitée	2-52
B.8	Services de pilotage	2-54

B.1 Systèmes de navigation maritime

Objectif

Assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'un système national de navigation maritime pour contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie du trafic maritime dans les eaux canadiennes et dans des eaux internationales désignées.

Description

La réalisation de cet objectif s'effectue par l'entremise d'aides : à la navigation à courte distance (bouées, phares, feux d'alignement et radiobalises qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés). De plus, des aides à la navigation à longue distance (le Loran C et les radiophares) sont établies lorsque l'emploi d'aides à courte distance n'est pas pratique. Le développement, l'entretien et la protection des voies navigables consistent en l'établissement et l'entretien de voies navigables améliorées selon des paramètres établis au moyen de la construction d'ouvrages directeurs, c.à-d. la prévention de l'envasement, le sondage et le balayage du chenal, le dragage, la protection des rives, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages et l'enlèvement et l'aliénation d'épaves pour assurer le passage sans obstruction des navires et le droit du public à la navigation. Les services du trafic maritime contribuent à la sécurité et à la rapidité du trafic maritime dans les eaux canadiennes désignées au moyen de la gestion du trafic, de la prestation de services de conseil et de direction aux navigateurs, la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes afin de déceler des défectuosités et des déficiences; cette vérification s'effectue par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), le Système de trafic volontaire de l'Arctique canadien (NORDREG) et le Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG). Enfin, cette sous-activité assure la prestation de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de publications, de messages diffusés par les stations radio de la Garde côtière et de réponses aux demandes d'information (assurer le fonctionnement de stations radio tant dotées de personnel que télécommandées pour maintenir une écoute permanente sur les fréquences de détresse et d'appel, conformément aux prescriptions de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, afin de capter des messages radio en provenance de navigateurs en détresse, assurer un service de correspondance publique et un service de communications au commandement et au contrôle de la Flotte de la Garde côtière canadienne).

Sommaires des ressources

La sous-activité Systèmes de navigation maritime compte pour environ 44,7 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1989-1990 et 54 % du total des années-personnes.

Tableau 2-14: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	141 390	2 091	137 461	2 130	131 581	2 205
Aides à la navigation à longue distance	6 587	75	7 271	75	6 042	72
Développement, entretien et protection des voies navigables	37 884	189	36 512	189	33 906	189
Services du trafic maritime	24 817	395	25 127	395	24 341	401
Communications de sécurité et correspondance publique	36 550	545	33 850	545	35 117	549
Dépenses de fonctionnement*	247 228	3 295	240 221	3 334	230 987	3 416
Dépenses en capital	72 651	-	97 281	-	80 382	-
Dépenses totales	319 879	3 295	337 502	3 334	311 369	3 416
Recettes à valoir sur le crédit	(6 406)	-	(1 028)	-	(757)	-
Besoins nets en ressources	313 473	3 295	336 474	3 334	310 612	3 416

* Comprend des subventions et contributions de 1 916 000 $ en 1989-1990; 2 170 000 $ en 1988-1989 et 6 076 478 $ en 1987-1988. Pour plus de détails, voir page 3-51.

L'augmentation des coûts de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts en traitements, salaires et régimes d'avantages des employés (6,7 millions de dollars); l'augmentation des coûts aux services d'hélicoptères fournis par le Groupe Aviation (0,3 million de dollars); autres frais de personnel découlant de l'effectif des jours de planche (0,3 million de dollars); coûts accrus des services de TPC en raison de la mise en oeuvre de tarifs fondés sur le marché (3,3 millions de dollars); modification des besoins pour 1988-1989 seulement (3,7 millions de dollars) et réduction des besoins en années-personnes découlant du programme d'automatisation des phares (PAP). La réduction des dépenses en capital est attribuable à une modification apportée à la combinaison de projets. L'augmentation des recettes nettes en vertu d'un crédit provient de recouvrements des coûts prévus plus élevés pour des services assurés.

Résultats financiers de 1987-1988 : La réduction des besoins de fonctionnement découle d'économies réalisées relativement à des radoubs de navires retardés ou reportés en raison des besoins opérationnels (1,2 millions de dollars); de la réduction des besoins d'entretien des hélicoptères (0,8 million de dollars); de l'exercice de réduction des dépenses (1,2 millions de dollars); des économies provenant de la baisse

d'utilisation des années-personnes, laquelle a été compensée par l'augmentation des besoins de dragage; et d'une diminution des subventions et contributions (2,0 millions de dollars) en raison du retard de construction de la protection des piliers du pont Laviolette. La diminution des dépenses en capital est attribuable aux retards et aux reports de projets. La baisse de la demande du MPO relativement aux services d'hélicoptères a entraîné la diminution des recettes à valoir sur le crédit.

Tableau 2-15: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget des dépenses*		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	131 581	2 205	135 343*	2 210	(3 762)	(5)
Aides à la navigation à longue distance	6 042	72	7 094	90	(1 052)	(18)
Développement, entretien et protection des voies navigables	33 906	189	37 007	203	(3 101)	(14)
Services du trafic maritime	24 341	401	23 901	403	440	(2)
Communications de sécurité et correspondance publique	35 117	549	32 769	523	2 348	26
Dépenses de fonctionnement	230 987	3 416	236 114	3 429	(5 127)	(13)
Dépenses en capital	80 382	-	137 632	-	(57 250)	-
Dépenses totales	311 369	3 416	373 746	3 429	(62 377)	(13)
Recettes à valoir sur le crédit	(757)	-	(1 406)	-	649	-
Besoins nets en ressources	310 612	3 416	372 340	3 429	(61 728)	(13)

* Voir note sous le tableau 2-13 en page 2-25. Une portion de la péremption prévue (5 610 000 $) a été allouée à cette sous-activité.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aides à la navigation à courte distance comprend près de 12 851 aides flottantes (bouées), 264 phares principaux, 107 racons et 6,209 aides à terre notamment les feux d'alignement. Le système canadien de navigation maritime est conforme au système adopté par l'Association internationale de signalisation maritime.

Aides à la navigation à longue distance comprend quelque 72 radiobalises ainsi que quatre stations Loran C, celui-ci étant un réseau d'aides électroniques à la navigation. La réduction du nombre possible d'heures de disponibilité de l'installation découle de la mise en oeuvre du Programme national de radiobalises, lequel a entraîné une diminution du nombre de balises qui était de 95 en 1987-1988. (Voir p. 2-33, tableau 2-19)

Tableau 2-16: Couverture nord-américaine de chaînes Loran C

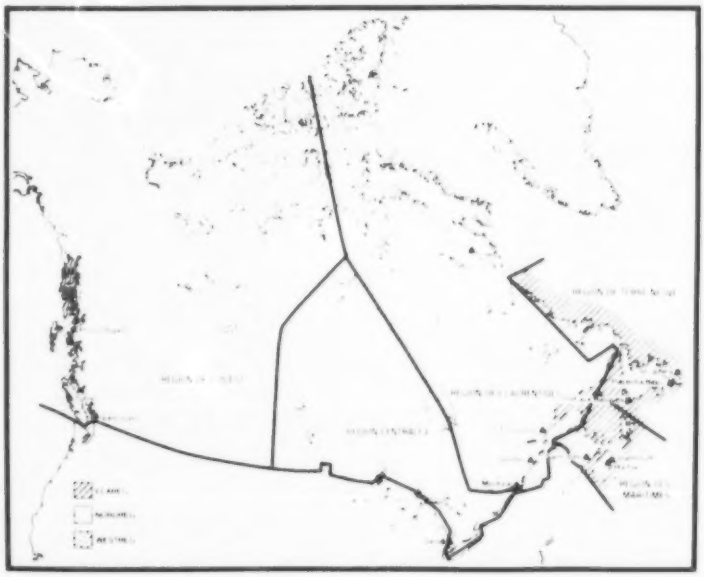
Stations financées par le Canada : Port Hardy (C.-B.), Fox Harbour (Lab.), Williams Lake (C.-B.), Cape Race (T.-N.)

Aménagement, entretien et protection des eaux navigables comprend le dragage à des fins d'entretien général des chenaux et d'établissement de nouveaux chenaux à la suite de demandes. Par ailleurs, le sondage de la profondeur d'eau est effectué pour obtenir des données pour les travaux de dragage et pour vérifier l'état des chenaux; le droit du public à la navigation est assuré par la réglementation de la construction d'ouvrages maritimes et par l'enlèvement d'épaves et d'ouvrages qui nuisent à la navigation.

Travaux publics Canada effectue les travaux de dragage ou de sondage de la profondeur d'eau pour le compte de la Garde côtière, sauf le sondage annuel de 7 500 hectares dans les fleuves Saint-Laurent et Saguenay, lequel est effectué par la Garde côtière. Le canal de Canso est gardé ouvert de 280 à 295 jours par année et environ 2 600 navires le franchissent.

Services du trafic maritime est exploité 24 heures par jour et 7 jours par semaine au moyen de 15 centres d'information et de trafic maritime, y compris un centre saisonnier.

Tableau 2-17: Couverture des services du trafic maritime



Communications de sécurité et correspondance publique comprend 32 stations radio dotées de personnel et 130 emplacements de transmission et de réception qui sont télécommandés. Ces stations fonctionnent 24 heures par jour et sept jours par semaine. Le niveau de disponibilité du matériel de communication s'est maintenu à 99,7% et aucun changement n'est envisagé.

Tableau 2-18: Couverture assurée par les stations radio de la Garde côtière

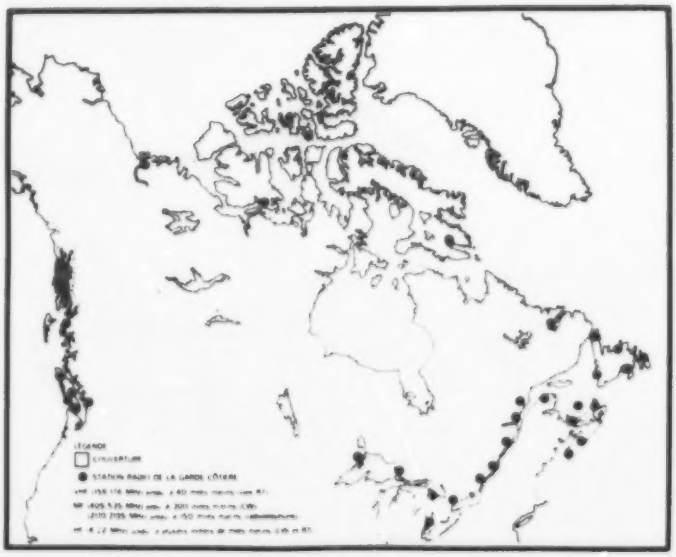


Tableau 2-19 : Données de rendement

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Aides à la navigation à courte distance			
% de temps où les aides fonctionnement	99,7	99,5	99,7
Temps moyen de réaction pour réparer les pannes (en jours)	4.8	4,8	4,9
Nombre d'aides à courte distance	19 431	19 375	19 700
Flotte - jours de disponibilité des navires	8 541	8 970	8 056
Aides à la navigation à longue distance			
Nombre possible d'heures de disponibilité de l'équipement	674 520	718 320	913 536
% du temps de fonctionnement de l'équipement (Loran C)	99,8	99,8	99,9
% du temps de fonctionnement de l'équipement (Radiobalises)	99,7	99,7	99,7
Nombre d'heures d'entretien	9 887	10 050	8 961
Développement, entretien et protection des voies navigables			
Nombre de kilomètres carrés sondés	241	240,7	214,5
Nombre de mètres cubes dragués	6 015 000	6 150 000	5 647 500
Nombre de demandes traitées ayant trait à la protection des eaux navigables	3 130	3 005	3 122
Services du trafic maritime			
% du temps de fonctionnement de l'équipement (VHF)	99,6	99,6	99,7
% du temps de fonctionnement de l'équipement (Radar)	99,3	99,3	99,2
Nombre de mouvements de navires dans des zones STM	672 099	667 099	661 874
Nombre d'heures de position de fonctionnement	393 550	400 120	406 162
Communications de sécurité et correspondence publique			
Nombre de messages de détresse captés	7 074	7 074	6 630
Nombre de messages et d'appels radiotéléphoniques	1 671 594	1 666 594	1 637 001

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit comprennent des déductions sur le salaire des employés pour des loyers, des logements, l'exploitation des ateliers de Prescott et des montants recouvrés du ministère de l'Environnement pour des services de télécommunications maritimes et du ministère des Pêches et Océans pour des services d'héliciptère. Les recettes perçues pour un service radiodiffusion de messages assuré au secteur privé, montant estimatif de 2,3 millions de dollars pour 1989-1990, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour cette sous-activité.

B.2 Déglaçage et opérations dans l'Arctique

Objectif

Fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglaçage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux infestées de glace, pour appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs du gouvernement, notamment le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien, et réduire au minimum l'effet (inondation) des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

Description

Les moyens suivants permettent la réalisation de cet objectif : aide au passage des navires dans les eaux infestées de glace (ce qui comprend l'escorte de navires et le déglaçage de ports sur demande afin de faciliter les mouvements des cargos et des navires de pêche); gestion des glaces (surveillance et contrôle du mouvement des glaces sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal afin d'éviter les dommages aux propriétés menacées d'inondation ou la perte de celles-ci); coordination du ravitaillement annuel de l'Est de l'Arctique (approvisionnement des collectivités isolées du Nord et des installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement); soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux (le plus important de ces services est l'affrètement du NGCC *John Cabot* par Téléglobe Marine Inc. et la prestation de services d'hélicoptères au ministère de l'Environnement).

Sommaires des ressources

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique compte pour environ 22 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1989-1990 et 19 % du total des années-personnes.

Tableau 2-20: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	79 930	866	77 125	838	69 282	781
Gestion des glaces	8 103	112	5 779	112	7 414	110
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	13 799	11	11 281	11	11 993	9
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	11 032	154	11 995	154	10 362	143
Dépenses de fonctionnement	112 864	1 143	106 180	1 115	99 051	1 043
Dépenses en capital	54 695	-	22 302	-	13 854	-
Dépenses totales	167 559	1 143	128 482	1 115	112 905	1 043
Recettes à valoir sur le crédit	(13 586)	-	(11 105)	-	(11 313)	-
Besoins nets en ressources	153 973	1 143	117 377	1 115	101 592	1 043

L'augmentation des besoins de fonctionnement est attribuable aux coûts accrus en salaires, traitements et régimes d'avantages des employés (2,3 millions de dollars), à l'augmentation des coûts pour les services d'hélicoptères fournis par le Groupe Aviation (0,3 million de dollars), à d'autres frais de personnel découlant de l'effectif des jours de planche (0,1 million de dollars), à la réduction des coûts del'opération de ravitaillement de l'Arctique pour 1988-1989 (2,5 millions de dollars), à des modifications aux besoins en radoub de navire et en carburant pour 1988-1989 (1,5 millions de dollars), ce dernier élément étant partiellement compensé par une augmentation des recettes à valoir sur le crédit (2,5 millions de dollars). L'augmentation des besoins en capital découle d'une modification à la combinaison de projets.

Résultats financiers de 1987-1988 : La réduction des coûts de fonctionnement découle d'une baisse des besoins d'entretien des hélicoptères (0,8 million de dollars), d'économies provenant de radoubs de navires retardés ou reportés en raison des besoins opérationnels (0,8 million de dollars), d'économies au chapitre du carburant et des années-personnes attribuables à un hiver doux (4,0 millions de dollars) et de l'exercice de réduction des dépenses (1,4 millions de dollars). La diminution des besoins en capital est attribuable aux retards et aux reports des projets. La diminution du volume de marchandises transportées au cours du ravitaillement de l'Arctique a entraîné une diminution des recettes à valoir sur le crédit.

Tableau 2-21: Résultats financiers en 1987-1988

(en millers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget des* dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	69 282	781	76 930*	866	(7 648)	(85)
Gestion des glaces	7 414	110	5 623	65	1 791	45
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	11 993	9	11 940	11	53	(2)
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	10 362	143	11 667	162	(1 305)	(19)
Dépenses de fonctionnement	99 051	1 043	106 160	1 104	(7 109)	(61)
Dépenses en capital	13 854	-	20 779	-	(6 925)	-
Dépenses totales	112 905	1 043	126 939	1 104	(14 034)	(61)
Recettes à valoir sur le crédit	(11 313)	-	(11 786)	-	473	-
Besoins nets en ressources	101 592	1 043	115 153	1 104	(13 561)	(61)

* Voir note sous le tableau 2-13 en page 2-25. Une portion de la péremption prévue (2 455 000 $) a été allouée à cette sous-activité.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace : Pour fournir des services de déglaçage, huit brise-glace lourds sont affectés à cette fin. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces.

Gestion des glaces: L'ouverture d'environ 3 500 milles de chenal et de voie de circulation est réalisée chaque année afin de contrôler l'accumulation des glaces.

Ravitaillement de l'Est de l'Arctique: Quarante collectivités et avant-postes de l'Est de l'Arctique sont généralement ravitaillés par mer chaque année.

Tableau 2-22: Points de déchargement dans l'Est de l'Arctique

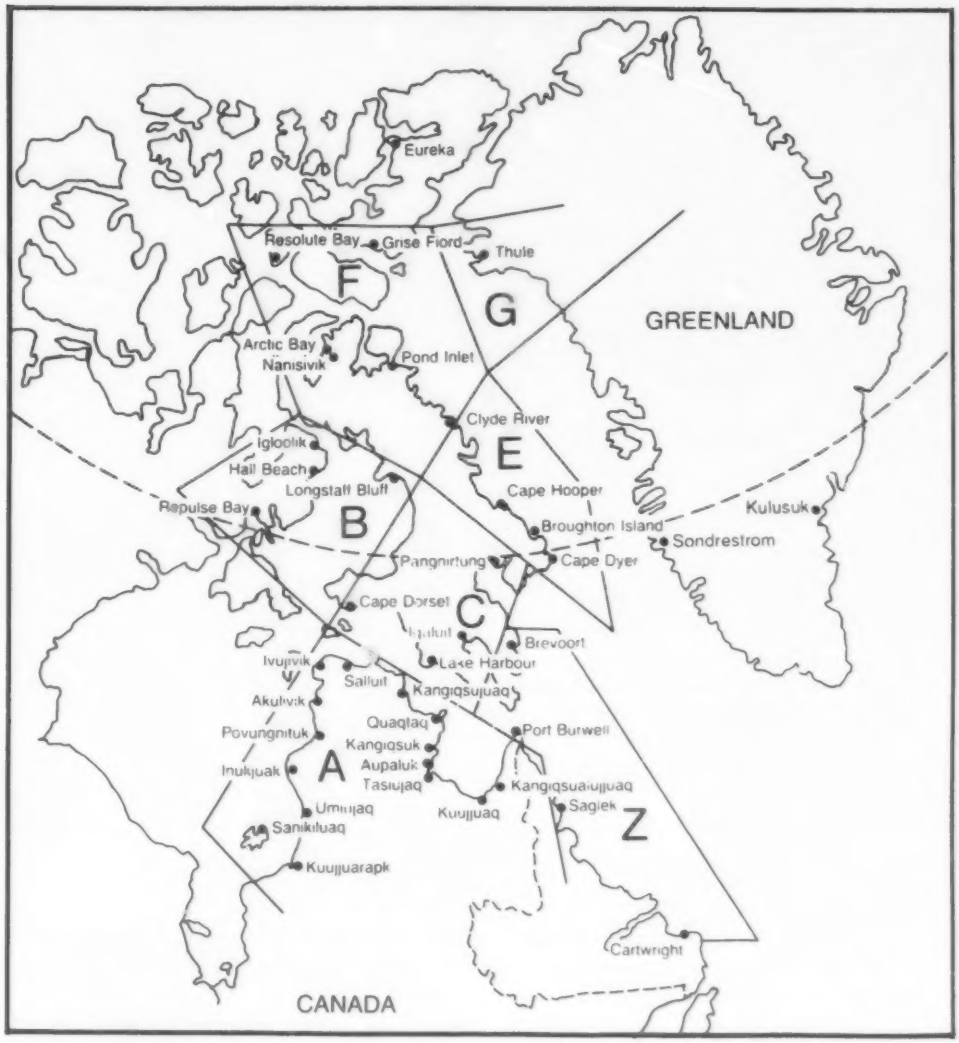


Tableau 2-23: Données sur le rendement

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace			
Nombre de milles de déglaçage des chenaux	21 488	21 488	18 973
Nombre de milles de déglaçage pour traversiers	6 053	6 653	6 584
Nombre de déglaçage de ports	865	865	497
Nombre de navires escortés	1 459	1 471	1 025
Kilomètres carres des zones pour lesquelles des renseignements su les glaces sont nécessaires	94 100 000	97 600 000	69 900 000
Flotte - jours de disponibilité des navires	1 780	1 762	1 846
Gestion des glaces			
Flotte - jours de disponibilité des navires	361	347	215
Flotte - temps d'hélicoptères (heures de vol)	600	607	713
Ravitaillement de l'Est de l'Arctique			
Tonnes des cargaisson livrées	52 810	49 673	46 414
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux			
Nombre d'interventions aux demandes	83	87	93
Flotte - jours de disponibilité des navires	466	328	515
Flotte - temps d'hélicoptères (heures de vol)	545	710	982

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'Est de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé). En outre, des recettes de 8,1 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé; celles-ci proviennent de l'affrètement du câblier NGCC *John Cabot*, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Téléglobe Marine Inc. Le coût de ces travaux sera recouvré en entier.

B.3 Réglementation maritime

Objectifs

Élaborer, administrer et assurer la mise en oeuvre des règlements maritimes afin de contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement, d'atténuer les répercussions sur l'environnement de la pollution attribuable au déversement de substances par les navires, et de veiller à la mise en oeuvre d'un programme à long terme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

Description

La réalisation de cet objectif s'effectue par les services de la Direction de la sécurité des navires, organisme qui, pour le compte du Ministre, administre les règlements ayant trait à la sécurité des navires et à la pollution causée par les navires et qui en assure l'application. En outre, l'organisme se charge, pour le compte du ministre du Travail, du programme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime. Un autre organisme, les Urgences de la GCC, s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires, et notamment de fournir des ressources.

Sommaires des ressources

La sous-activité Réglementation maritime compte pour 4,5 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1989-1990 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 2-24: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	25 954	412	25 473	404	23 064	398
Urgences	4 733	63	4 880	61	6 433	87
Dépenses de fonctionnement*	30 687	475	30 353	465	29 497	485
Dépenses en capital	960	-	2 630	-	3 428	-
Dépenses totales	31 647	475	32 983	465	32 925	485
Recettes à valoir sur le crédit	(21)	-	(21)	-	(21)	-
Besoins nets en ressources	31 626	475	32 962	465	32 904	485

* Comprend des subventions et contributions de 14 117 $ en 1989-1990, 64 117 $ en 1988-89 et 14 117 $ en 1987-1988. Pour plus de détails, voir page 3-51.

L'augmentation des coûts de fonctionnement résulte de l'augmentation des couts liés aux salaires, traitements et régimes d'avantages des employés (1,0 million de dollars), cet élément étant partiellement compensé par d'autres réductions mineures (0,6 million de dollars). La réduction des dépenses en capital découle d'une modification à la combinaison des projets.

Résultats financiers de 1987-1988 : L'augmentation des dépenses découle d'une surutilisation des années-personnes et de besoins en capital accrus.

Tableau 2-25: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	23 064	398	23 351	391	(287)	7
Urgences	6 433	87	4 755	61	1 678	26
Dépenses de fonctionnement	29 497	485	28 106	452	1 391	33
Dépenses en capital	3 428	-	2 923	-	505	-
Dépenses totales	32 925	485	31 029	452	1 896	33
Recettes à valoir sur le crédit	(21)	-	(21)	-	-	-
Besoins nets en ressources	32 904	485	31 008	452	1 896	33

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Des 39 699 navires immatriculés au Canada, 6 500 doivent être inspectés. Par ailleurs, il est prévu que l'entente sur le contrôle des états d'immatriculation comprendra l'inspection d'environ 1 200 navires étrangers dans les ports canadiens. Chaque année, environ 5 000 marins sont statutairement qualifiés par le ministère suite à des examens. L'exécution du Programme d'hygiène et de santé au travail pour le compte de Travail Canada comporte la tenue d'enquêtes sur environ 3 500 interventions par année (c'est-à-dire inspections, examens, enquêtes techniques). Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction emploie 315 inspecteurs et examinateurs à Ottawa, dans les cinq centres régionaux et dans 30 bureaux de district répartis dans tout le Canada.

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 55 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement.

Tableau 2-26: Données sur le rendement

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Sécurité des navires			
Nombre d'inspections de navires	25 634	25 696	24 012
Nombre d'examens	11 375	11 275	10 986
Nombre de plans examinés aux fins d'approbation	7 355	6 525	6 622
Nombre d'inspections pour des fins de sécurité et de santé professionnelle	3 500	3 100	569*
Urgences			
Nombre de rapports d'incidents de pollution reçus	1 945	1 945	1 767
Nombre d'interventions suite à des rapports d'incidents de pollution	177	170	165
Nombre de personnes formées	1 044	611	729
Nombre d'heures des étudiants en formation**	22 088	10 195	10 423
Nombre de centres pour interventions à la pollution	54	54	54

* Première année du programme.

** Demande provenant de l'extérieur du ministère.

Recettes: Environ 3,0 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

B.4 Recherche et sauvetage maritimes

Objectif

Fournir des services de Recherche et sauvetage maritimes dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent ainsi que dans celles prévues en vertu de conventions internationales; promouvoir la sécurité nautique auprès du grand public afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, de limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

Description

Les moyens suivants permettent la réalisation de cet objectif : opérations de recherche et sauvetage (unités spécialisées de recherche et sauvetage et services connexes, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale); recherche et sauvetage, prévention (promotion de la sécurité en embarcation au moyen de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certains aspects de la sécurité); Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (organisme composé de bénévoles qui se joint aux opérations de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne, qui dispose de ressources de recherche et sauvetage et qui participe aux programmes de sécurité en embarcation).

Sommaires des ressources

La sous-activité Recherche et sauvetage maritimes (R et S) compte pour environ 14,1 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1989-1990 et 16 % du total des années-personnes.

Tableau 2-27: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	60 751	908	58 965	908	59 082	865
Recherche et sauvetage, prévention	3 130	29	3 010	29	3 118	25
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 944	13	1 900	13	1 592	16
Dépenses de fonctionnement*	65 825	950	63 875	950	63 792	906
Dépenses en capital	32 854	-	20 993	-	14 243	-
Dépenses totales	98 679	950	84 868	950	78 035	906
Recettes à valoir sur le crédit	(31)	-	(31)	-	(31)	-
Besoins nets en ressources	98 648	950	84 837	950	78 004	906

* Comprend des subventions et des contributions de 1 250 000 $ en 1989-1990; 1 220 000 $ en 1988-1989; et 1 028 109 $ en 1987-1988. Pour plus de détails, voir page 3-51.

La hausse des dépenses de fonctionnement est attribuable aux augmentations des coûts relatifs aux salaires, traitements et régimes d'avantages des employés (1,9 millions de dollars), aux autres coûts de personnel découlant de l'armement en hommes les jours de planche (0,3 million de dollars), ce dernier élément étant partiellement compensé par d'autres économies mineures (0,3 million de dollars). L'augmentation des besoins en capital résulte d'une modification à la combinaison des projets.

Résultats financiers de 1987-1988 : La diminution des besoins en ressources nettes découle d'une réduction des dépenses en capital attribuable aux retards et aux reports de projets, ce qui a toutefois été partiellement compensé par une légère augmentation des coûts de fonctionnement.

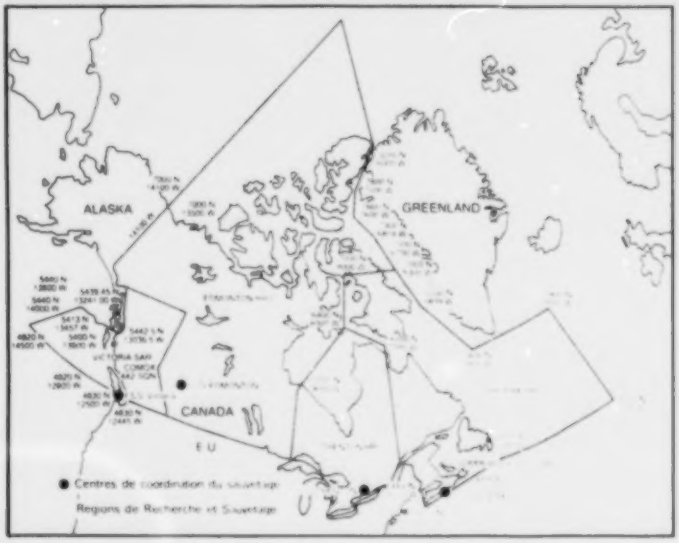
Tableau 2-28: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	59 082	865	58 493	924	589	(59)
Recherche et sauvetage, prévention	3 118	25	2 945	33	173	(8)
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 592	16	1 903	13	(311)	3
Dépenses de fonctionnement	63 792	906	63 341	970	451	(64)
Dépenses en capital	14 243	-	29 380	-	(15 137)	-
Dépenses totales	78 035	906	92 721	970	(14 686)	(64)
Recettes à valoir sur le crédit	(31)	-	(31)	-	-	-
Besoins nets en ressources	78 004	906	92 690	970	(14 686)	(64)

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de recherche et sauvetage: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne fournit des effectifs aux centres de coordination du sauvetage de Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique) et exploite des centres secondaires de sauvetage maritime à St. John's (Terre-Neuve) et Québec (Québec). En outre, la Garde côtière exploite 47 navires de R et S, et aéroglisseurs, plus des embarcations de sauvetage côtier au cours de l'été. Ces unités spécialisées sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources affectées exclusivement pour R et S. Ces unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes suivant la réception d'un appel de détresse. Le Programme des embarcations de sauvetage côtier se poursuit durant les mois d'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance.

Tableau 2-29: Régions de Recherche et sauvetage et centres de coordination du sauvetage



Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures; ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections à titre gracieux. Les démonstrations sur la sécurité sont axées sur la formation des éducateurs, c'est-à-dire que des personnes ou des groupes reçoivent l'enseignement voulu et que ceux-ci transmettent ensuite les connaissances acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navire qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM). Les dépenses en carburant et en assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisé des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service. Les membres du SACSM participent également au programme de prévention en R et S.

Tableau 2-30: Données sur le rendement

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Opérations de recherche et sauvetage			
Pourcentage des vies sauvées par rapport au nombre de vies en danger lors d'incidents de R et S en mer où une intervention a été assurée par les unités spécialisées de la Garde côtière	91,6	91,6	83,6
Nombre d'interventions par les unités spécialisées de R et S	4 150	4 148	4 330
Nombre d'unités spécialisées de R et S	73	73	73
Nombre d'heures consacrées à la R et S par les centres R et S et les navires	374 446	373 946	345 755
Recherche et sauvetage, prévention			
Nombre d'incidents en R et S	7 600	7 682	8 137
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	6 103	5 334	5 282
Nombre de liaisons avec les plaisanciers	9 399	6 242	3 172
Nombre d'expositions de bateaux de plaisance	67	63	38
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime			
Nombre de membres du SACSM	3 705	3 530	3 236
Nombre de navires du SACSM	1 575	1 530	1 462
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	2 530	2 490	2 219
Nombre d'interventions de R et S par le SACSM	2 210	2 152	2 121

B.5 Havres et ports publics

Objectif

Maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont reliés au commerce maritime international du Canada.

Description

La sous-activité vise à faciliter l'entretien, l'administration et l'expansion de 576 ports et havres publics à l'appui du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

Commissions de port: Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités para-commerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 1,0 million de dollars. (Voir tableau 3-24, page 3-58).

Sommaires des ressources

La sous-activité des Havres et ports publics compte pour environ 12,7 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1989-1990 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 2-31: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement*	36 633	88	31 315	88	29 569	87
Dépenses en capital	52 289	-	35 453	-	16 686	-
Total des besoins en ressources	88 922	88	66 768	88	46 255	87

* Comprend des subventions et contributions de 5 000 $ en 1989-1990, 12 000 $ en 1988-1989 et 118 105 $ en 1987-1988. Pour plus de détails, voir page 3-51.

La hausse des coûts de fonctionnement découle de l'augmentation des coûts liés aux salaires, traitements et régimes d'avantages pour les employés (0,2 million de dollars), de l'augmentation des coûts pour les services du TPC en raison de l'entrée en vigueur de frais fondés sur le marché (3,1 millions de dollars), ce dernier élément étant partiellement compensé par une modification des besoins de dragage en 1988-1989 (2,1 millions de dollars). L'augmentation des besoins en capital est attribuable à une modification à la combinaison de projets.

Résultats financiers de 1987-1988 : La baisse des dépenses découle de la diminution des besoins de dragage (4,6 millions de dollars), de l'exercice de réduction des dépenses (2,0 millions de dollars) et d'une réduction des dépenses en capital attribuable aux retards et aux reports de projets.

Tableau 2-32: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	29 569	87	36 130	87	(6 561)	-
Dépenses en capital	16 686	-	43 091	-	(26 405)	-
Dépenses totales	46 255	87	79 221	87	(32 966)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et ports publics: Des quais, des hangars, des aires d'entreposage, des brise-lames et des services de dragage sont fournis aux ports selon les besoins des usagers. Les opérations courantes dans les ports comprennent l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, l'accès au public d'une façon équitable et le déplacement sûr des navires et des cargaisons ainsi que la perception des droits des usagers. Le gouvernement fédéral n'offre pas de services directs dans ces ports, par exemple la manutention des cargaisons.

La majeure partie des dépenses de fonctionnement est consacrée à la réparation, à la réfection et à l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1989-1990 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure de même que sur les projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 30,2 millions de dollars. Le budget est demeuré relativement stable au cours des dernières années. Il est prévu que, pour 1989-1990, environ 9 139 000 tonnes de marchandises seront manutentionnées dans les havres et ports publics.

Recettes: Environs 10,6 millions de dollars (montant net après défalcation des commissions versées aux maitres de port et gardiens de quai) seront récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Ces recettes seront portées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

B.6 Direction et administration

Objectif

Diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Description

Cette sous-activité comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint, Marine/commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et administration compte pour environ 0,7 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1989-1990 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-33: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	7 760	111	7 498	102	10 003	136
Dépenses en capital	2 142	-	2 341	-	1 528	-
Total des besoins en ressources	9 902	111	9 839	102	11 531	136

L'augmentation des besoins en ressources découle des coûts accrus en salaires, traitements, et régimes d'avantages pour les employés (0,2 million de dollars) et de divers changements (0,1 million de dollars), le tout étant partiellement compensé par une diminution des besoins en capital en raison d'une modification à la combinaison des projets.

Résultats financiers de 1987-1988 : La hausse des dépenses découle de la surutilisation des années-personnes et d'autres augmentations des besoins, mais elle a été en partie compensée par une baisse des besoins en capital attribuable aux retards et aux reports de projets.

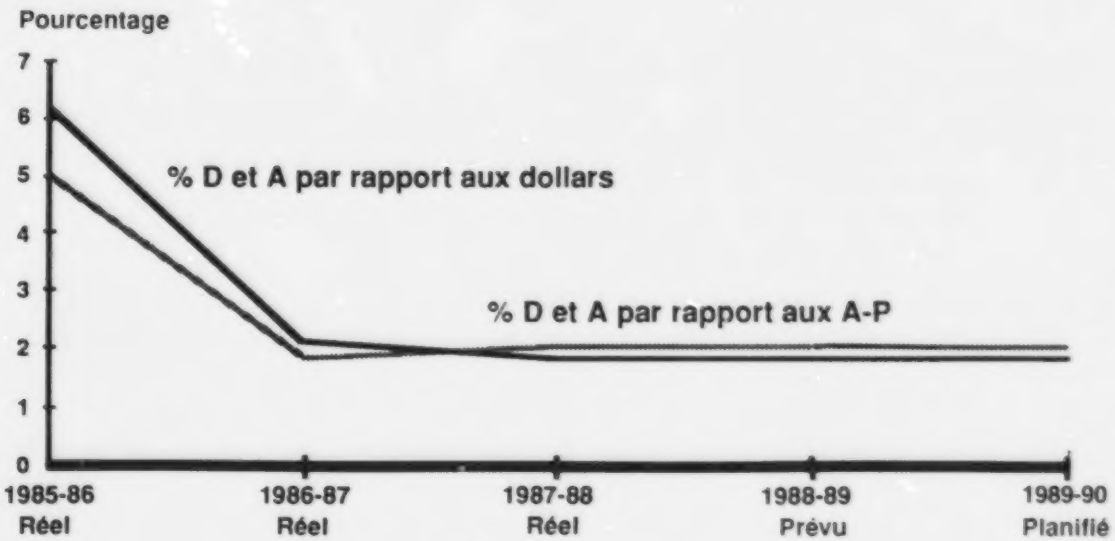
Tableau 2-34: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	10 003	136	7 235	108	2 768	28
Dépenses en capital	1 528	-	2 212	-	(684)	-
Dépenses totales	11 531	136	9 447	108	2 084	28

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette sous-activité représentent le pourcentage ci-après mentionné des dépenses de fonctionnement totales et des paiements de transfert de l'Activité:

Tableau 2-35: Direction et administration - Pourcentage des ressources



B.7 La Compagnie de navigation Canarctic Limitée

Objectifs

Participer à l'extraction de minerais et d'hydrocarbures de divers emplacements dans la région de l'Arctique et perfectionner les connaissances et l'expérience dans la conception, la construction et l'exploitation de grands transporteurs de vrac pouvant naviguer dans l'Arctique sans aide de brise-glace.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après:

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée : Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le *N.M. Arctic*, vracquier expérimental de la côte arctique 4, afin de prouver qu'il est possible de naviguer dans l'Extrême-Arctique pendant de longues périodes de façon rentable et sans nuire à l'environnement et de promouvoir la navigation dans cette région. La compagnie de navigation Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production entière de la mine de Nanisivik, située dans le détroit de Strathcona. Dans le cadre d'une entreprise conjointe avec Federal Commerce and Navigation, la compagnie Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le *N.M. Arctic* transporte également du pétrole brut de Bent Horn à l'île Cameron en vertu d'une entente avec Panarctic Oils et sert de laboratoire d'études pour la conception de navires et l'amélioration des activités des navires dans les conditions atmosphériques de l'Arctique. Au cours des quelques derniers hivers, la compagnie s'est chargée de transporter des produits pétroliers propres entre des ports du Nord de l'Europe afin d'améliorer son rendement financier.

Sommaires des ressources

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation du *N.M. Arctic*.

La compagnie de navigation Canarctic Limitée compte pour moins de 0,8% des dépenses totales de 1989-1990 de l'activité Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 2-36: Dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 806	6 262	5 855

La modification des besoins découle de l'ajout d'un voyage de concentrés depuis la mine Polaris et du fait que la Compagnie doit obtenir un bon taux de change lorsqu'elle convertit ses profits qui sont exclusivement en dollars américains.

Résultats financiers de 1987-1988: Des conditions de glace d'une sévérité inusitée dès le début de la saison commerciale de l'Arctique ont considérablement prolongé le premier voyage et nécessité des changements majeurs aux autres voyages obligeant la sous-location de deux voyages. De plus, une baisse dans la valeur du dollar américain a grandement affecté les bénéfices de la compagnie.

Tableau 2-37: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	5 855	4 434	1 421

Données sur le rendement et justification des ressources

Les statistiques d'exploitation de la compagnie de navigation Canarctic, qui est exploitée selon l'année civile, sont présentées au tableau 2-38.

Tableau 2-38: Données sur le rendement - Canarctic

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre de voyages de concentrés	6	5	4
Tonnes totales de marchandises transportées	150 000	125 000	100 000
Chargements d'huile	2	2	2

Des renseignements supplémentaires sur les activités de la compagnie se trouvent dans le Plan d'entreprise de la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

B.8 Services de pilotage

Introduction

Ce sous-chapitre décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement des quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs

Les objectifs de chacune des administrations du pilotage sont :

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives; et

- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navire, déterminent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et précisent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands Lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales relevant de sa compétence.

Sommaires des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières généralement calculées en vue de fonctionner avec peu d'aide financière, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions, a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par des mesures de réduction des coûts.

Tableau 2-39: Dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Aide financière accordée afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	-	400	444
• Laurentides	-	1 200	1 543
• Grands Lacs	-	-	1 019
Paiements budgétaires	-	1 600	3 006

Dans les prévisions de 1988-1989 pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique est compris le coût d'un second bateau-pilote à Halifax.

L'Administration de pilotage des Laurentides a connu une baisse de trafic en 1988. Les tarifs n'ont pas augmenté depuis 1986; quant à l'entente conclue en 1988 avec les pilotes engagés à contrat, elle a été moins favorable que le prévoyait l'Administration.

Résultats financiers de 1987-1988: L'Administration de pilotage de l'Atlantique avait prévu se suffire mais elle a dû faire face à des dépenses inévitables pour la location de bateaux-pilotes, le remplacement d'équipages de bateaux et des déboursements importants pour bénéfices de cessation d'emploi à un grand nombre de retraités.

L'Administration de pilotage des Laurentides avait anticipé un déficit; ce dernier s'est accru en raison de l'entente réglée par l'intermédiaire d'un médiateur avec les deux associations de pilotes augmentant le taux de rémunération de 2 % l'an pour 1986 et 1987.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs avait prévu un budget d'aspect positif, mais les résultats ont été différents en raison d'un déclin sévère du trafic maritime d'augmentations tarifaires refusées par la Commission de transport canadienne résultant en la perte de recettes anticipées et du paiement accru de bénéfices marginaux aux pilotes ayant accepté une offre de retraite hâtive. Une partie du déficit a été absorbée par le fonds de roulement de l'Administration.

Tableau 2-40: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Aide financière accordée afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	444	-	444
• Laurentides	1 543	-	1 543
• Grande lacs	1 019		1 019
	3 006	-	3 006

Autres données de base

Des renseignements sur les activités de chaque Administration de pilotage se trouvent dans leur plan d'entreprise respectif. Aucune aide financière n'est prévue dans le Budget de 1989-1990 et les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'auto-financer.

C. Aviation

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et l'efficience des aéronefs canadiens ésoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Le Groupe de l'Aviation est chargé de l'élaboration et du fonctionnement des services et des installations essentiels de navigation aérienne dont les politiques, les plans et les procédures, les services d'inspection et d'étalonnage en vol et d'information aéronautique; de la prestation d'installations, d'équipement et de systèmes électroniques fiables de navigation aérienne; du maintien du débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au moyen du contrôle et du guidage des mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien et dans les aires de manoeuvre d'aéroport; de la réglementation du contrôle et des activités de l'aviation civile dont la détection des conditions dangereuses; de la promotion de la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux.

Sommaires des ressources

L'Activité Aviation représente approximativement 21,2 % des dépenses totales nettes du Ministère pour 1989-1990 et 34,2 % des années-personnes totales. Les ressources allouées à la sécurité aérienne ont été augmentées par une réallocation des secteurs administratifs. Ces niveaux seront augmentés d'avantage pendant l'année fiscale 1989-90, au besoin, par des réallocations à l'interieur du ministère.

Tableau 2-41: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévisions 1988-1989	Différence	Détail à la page
Système de navigation aérienne	401 934	301 214	100 720	2-62
Réglementation aérienne	59 961	63 449	(3 488)	2-67
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	3 860	4 317	(457)	2-70
Services des aéronefs	27 844	31 459	(3 615)	2-72
Direction et administration	12 610	13 324	(714)	2-75
	506 209	413 763	92 446	
Années-personnes	6 904	7 054	(150)	

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1989-1990 sont de 92,4 millions de dollars, soit de 22,3% supérieurs aux prévisions de 1988-1989. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : la baisse est attribuable à l'engagement du Groupe envers la réduction du frais généraux et aux coûts de personnel accrus en 1988-1989 à la suite de la sur-utilisation des ressources humaines du Groupe Aviation autorisée par le Ministère	(17,7)
• **Dépenses en capital** : l'excédent découle principalement d'une importante réduction des prévisions de 1988-1989 pour les raisons suivantes : réduction du niveau initial d'autorisation de l'activité en raison des fonds non-utilisés dans la réalisation des programmes d'immobilisations et baisse ultérieure des besoins entraînée par les reports et les retards des grands projets.	101,2
• **Recettes** : la diminution est attribuable à la portion moindre qu'a reçu le Groupe Aviation de la taxe de transport aérien prévue pour 1989-1990 (10,2 millions de dollars), contrebalancée par l'augmentation des autres recettes et coûts récupérés de la Garde côtière (1,3 million de dollars).	8,9

Explication des prévisions de 1988-1989 : Les prévisions de 1988-1989 sont de 128,2 millions de dollars ou de 23,6 % inférieures au Budget principal de 1988-1989 qui était de 541,9 millions de dollars. La différence est attribuable à une diminution des besoins en capital qui découle des retards subis dans la livraison d'équipement et dans l'approbation de documents de programmes et de marchés, et à l'augmentation de la taxe de transport aérien qui sera perçue. Ces différences sont contrebalancées par une augmentation des coûts salariaux et des heures supplémentaires liés à la sur-utilisation des ressources humaines du Groupe Aviation autorisée par le Ministère.

Tableau 2-42: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1989-1990

(en milliers de dollars)	Dépenses					
	Fonctionnement	Capital	Subventions et Contributions	Total	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	Besoins nets de ressources
Système de navigation aérienne	385 885	290 624	-	676 509	(274 575)	401 934
Réglementation aérienne	59 143	1 538	122	60 803	(842)	59 961
Analyse et promotion de de la sécurité aérienne	3 810	50	-	3 860	-	3 860
Services des aéronefs	40 724	3 129	-	43 853	(16 009)	27 844
Direction et administration	11 427	938	245	12 610	-	12 610
	500 989	296 279	367	797 635	(291 426)	506 209

Examen des résultats financiers

Tableau 2-43: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget principal	Différence
Système de navigation aérienne	382 237	407 253	(25 016)
Réglementation aérienne	55 078	54 070	1 008
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	3 964	3 601	363
Services des aéronefs	34 038	26 688	7 350
Direction et administration	11 050	12 444	(1 394)
	486 367	504 056	(17 689)
Années-personnes	7 031	6 979	52

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 17,7 millions de dollars, soit 3,5%, au Budget principal 1987-1988, ce qui est attribuable à ce qui suit:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : le déficit est attribuable aux besoins accrus (10,4 millions de dollars) au chapitre des heures supplémentaires découlant de l'accroissement du trafic en vol aux instruments (IFR) aux grands aéroports, aux coûts salariaux et aux indemnités de départ rétroactifs, à l'augmentation des avantages des employés (4,7 millions de dollars) et à d'autres coûts de fonctionnement (6,3 millions de dollars).	21,4
• **Dépenses en capital** : l'excédent est attribuable aux réductions approuvées de 21,7 millions de dollars au niveau d'autorisation du Groupe, à une autorisation additionnelle de 0,6 million de dollars relative au Système d'atterrissage à hyperfréquences (MLS), et au fonds non utilisés en raison de livraisons tardives de matériaux, de retards dans la conception de projets et dans l'adjudication de marchés (14,2 millions de dollars). Au nombre des projets pour lesquels des fonds n'ont pas été utilisés, se trouve le Commutateur modulaire de communications aéronautiques (MACS) (4,7 millions de dollars), le Système d'atterrissage à hyperfréquences de l'île de Toronto (MLS) (1,5 million de dollars) et les installations des Services du trafic aérien (ATS) (3 millions de dollars).	(35,3)
• **Subventions et contributions** : l'excédent est attribuable à une diminution des besoins se chiffrant à 0,6 million de dollars dans les évaluations des montants à verser aux gouvernements du Danemark et de l'Islande en vertu de l'Entente mixte de financement Danemark-Islande. Une partie de cet excédent a été affectée à la nouvelle subvention versée à l'Association des gens de l'Air du Québec.	(0,6)

- **Recettes, coûts récupérés et taxes de transport aérien** : l'excédent découle d'une augmentation de 1,1 million de dollars de la taxe de transport aérien, de 4,1 millions de dollars des taxes des services en route; en revanche les coûts récupérés de la Garde côtière pour ce qui est des services d'hélicoptère montrent une diminution de 1,7 million de dollars, et les diverses recettes provenant de la location ont diminués de 0,3 million de dollars. (3,2)

Détails de l'Activité

Les détails des besoins financiers pour l'Activité ont été ventilés selon le niveau auquel les résultats sont définis et mesurés aux fins d'affectation des ressources et de gestion opérationnelle. Pour l'Aviation, se référer aux sous-activités suivantes:

		Page
C.1	Système de navigation aérienne	2-62
C.2	Réglementation aérienne	2-67
C.3	Analyse et promotion de la sécurité aérienne	2-70
C.4	Services des aéronefs	2-72
C.5	Direction et administration	2-75

C.1 Système de navigation aérienne

Objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile.

Description

Cette sous-activité comprend trois services principaux : le contrôle de la circulation aérienne, les services d'information de vol et les aides à la navigation. Un réseau comprenant 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle d'aéroport est en place pour assurer des services de contrôle en route ainsi que des départs et des arrivées. Cent neuf stations d'information de vol assurent des services d'information de vol. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation sont là pour aider les pilotes à établir leur position et leur cap au cours de l'étape en route entre les aéroports, ainsi que pour les aider à atterrir et à décoller en toute sécurité. Aux fins du fonctionnement, cette sous-activité remplit trois fonctions principales.

Services de la circulation aérienne: Empêcher les abordages et assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne.

Services techniques: Assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne et des services de sécurité des vols ainsi que d'aides radio à la navigation pour la navigation des aéronefs.

Services à l'aviation: Fournir des plans, des exigences, des politiques, des normes, des procédures, des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique afin d'assurer la sécurité et l'efficience du système de navigation aérienne.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 77 % des dépenses de fonctionnement totales de l'Activité, 98 % des dépenses en capital et 78,5 % des années-personnes totales pour l'exercice 1989-1990. Les ressources allouées à la sécurité aérienne ont été augmentées par une réallocation des secteurs administratifs. Ces niveaux seront augmentés d'avantage pendant l'année fiscale 1989-90, au besoin, par des réallocations à l'intérieur du ministère.

Tableau 2-44: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	385 885	398 479	386 627
Dépenses en capital	290 624	187 275	176 864
Dépenses totales	676 509	585 754	563 491
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	274 575	284 540	181 254
	401 934	301 214	382 237
Années-personnes	5 418	5 580	5 608

Résultats financiers de 1987-1988 :

Dépenses de fonctionnement : le déficit des ressources de fonctionnement est attribuable au besoin accru se chiffrant à 15,5 millions de dollars au chapitre des dépenses en heures supplémentaires entraînées par l'accroissement du trafic en vol aux instruments (IFR), à la sur-utilisation de 4,8 millions de dollars au chapitre des avantages des employés, et aux besoins additionnels se chiffrant à 1,1 million de dollars pour les autres coûts de fonctionnement, notamment l'équipement de télécommunications, les déplacements aux fins de formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs de radio (AI/RO) et aux frais de service d'ASC relativement au projet du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP).

Dépenses en capital : l'excédent des ressources en capital découle de la réduction approuvée de 25,2 millions de dollars de l'autorisation de la sous-activité et d'une augmentation de 0,6 million de dollars relativement au Système d'atterrissage à hyperfréquences (MLS), ainsi que d'excédents au chapitre du Commutateur modulaire de communications aéronautiques (MACS) (4,7 millions de dollars), du Système d'atterrissage à hyperfréquences de l'île de Toronto (MLS) (1,5 million de dollars), des installations des Services du trafic aérien (ATS)(3,0 millions de dollars), de la phase II du Système d'atterrissage aux instruments à tube (ILS) (0,8 million de dollars), de la tour de contrôle de Victoria (0,8 million de dollars) et d'autres projets (5,2 millions de dollars).

Recettes : les recettes ont été de 5,8 millions de dollars supérieures au montant prévu; cet excédent découle d'une augmentation de 1,1 million de dollars de la taxe du transport aérien perçue, de 4 millions de dollars de taxes de services en route perçues, de 0,5 million de dollars de location et de 0,2 million de dollars de coûts récupérés.

Années-personnes : l'augmentation de l'utilisation des années-personnes en 1987-1988 a été assurée par des réaffectations internes au cours de l'exercice, afin de répondre à l'augmentation de la demande de service.

Tableau 2-45: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	386 627	5 608	365 230	5 569	21 397	39
Dépenses en capital	176 864		217 485		(40 621)	
Dépenses totales	563 491	5 608	582 715	5 569	(19 224)	39
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	181 254	-	175 462		(5 792)	
Net	382 237	5 608	407 253	5 569	(25 016)	39

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement : Il est prévu que les Services de la circulation aérienne utiliseront 55 % des dépenses de fonctionnement et 60 % des ressources humaines prévues pour cette sous-activité. Les Services techniques représentent 34 % des dépenses de fonctionnement et 34 % de l'affectation de personnel. Les Services à l'aviation représentent les 11 % restants des dépenses de fonctionnement et 6 % des besoins en personnel.

Tableau 2-46: Système de navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services de la circulation aérienne						
Contrôle de la circulation aérienne	172 019	2 470	175 594	2 531	178 018	2 580
Stations d'information de vol	42 121	772	45 583	839	43 579	835
	214 140	3 242	221 177	3 370	221 597	3 415
Services techniques	130 911	1 823	137 133	1 860	126 880	1 863
Services à l'aviation	40 834	353	40 169	350	38 150	330
	385 885	5 418	398 479	5 580	386 627	5 608

Le tableau 2-47 présente certains des éléments clés qui influent sur les besoins en matière de ressources de fonctionnement de cette Sous-activité.

Tableau 2-47: Éléments clés influant sur les ressources de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Services de contrôle de la circulation aérienne			
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	**75**	75	75
Heures directes de service aux usagers	**1 996 715**	2 002 064	1 911 809
Services d'information de vol et services consultatifs			
Nombre de stations d'information de vol	**108**	108	109
Heures directes de service aux usagers	**1 299 191**	1 280 311	1 260 294
Services techniques			
Systèmes de surveillance radar	**103**	102	98
Aides à la navigation	**1 600**	1 577	1 557
Systèmes de communication	**374**	372	362
Services à l'aviation			
Aéroports IFR publics*	**235**	231	219
Approches aux instruments publiées	**995**	961	903
Routes aériennes et voies aériennes publiées	**192 804**	191 454	185 508

* Les aéroports IFR publics sont les aéroports qui sont agréés et dotés de l'équipement nécessaire pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs selon les Règles de vol aux instruments.

Analyse des dépenses en capital : Le tableau 2-48 fournit une analyse sommaire du Programme d'immobilisations prévu pour 1989-1990. Le grand projet de l'État est le Programme de modernisation des radars (RAMP).

Le financement budgétisé pour 1989-1990 est de 290,6 millions de dollars. Se reporter à la Section III, tableau 3-8, pages 3-15 à 3-28, pour des détails sur les projets individuels. Les détails sur les grands projets de l'État du Groupe de l'Aviation se trouvent dans la Section III page 3-47.

Tableau 2-48: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1989-1990 - Système de navigation aérienne

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	151 143	61 208	44 144	45 791
Systèmes de surveillance et d'affichage	1 497 919	505 483	156 082	836 354
Systèmes de communication	87 541	27 129	25 791	34 621
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	530 295	57 501	29 620	443 174
Aéronefs et avionique	1 840	463	831	546
Administration	73 496	25 722	6 022	41 752
Projets divers de moins de 250 000 $	15 042	-	15 042	-
	2 357 276	677 506	277 532	1 402 238
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande accrue				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	39 445	32 257	529	6 659
Systèmes de surveillance et d'affichage	19 048	17 208	624	1 216
Systèmes de communication	1 755	911	844	-
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	37 775	19 996	10 194	7 585
Aéronefs et avionique	6 527	5 916	312	299
Administration	6 929	1 421	589	4 919
	111 479	77 709	13 092	20 678
	2 468 755	755 215	290 624	1 422 916

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette Sous-activité, se reporter à la Section III, tableau 3-21, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Aviation, page 3-58.

C.2 Réglementation aérienne

Objectif

Réglementer et contrôler les activités de l'aviation civile afin d'assurer la sécurité du système national de transport aérien civil.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions réglementaires suivantes:

- L'élaboration et la promulgation des lois, règlements et normes.
- La certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.
- L'application de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement de l'air et les Ordonnances sur la navigation aérienne, au moyen d'enquêtes et de poursuites.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette Sous-activité représentent 11,8 % des dépenses totales de fonctionnement et 13,7 % des années-personnes totales pour l'exercice 1989-1990. Les ressources allouées à la sécurité aérienne ont été augmentées par une réallocation des secteurs administratifs. Ces niveaux seront augmentés d'avantage pendant l'année fiscale 1989-90, au besoin, par des réallocations à l'interieur du ministère.

Tableau 2-49: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	59 143	61 260	54 321
Dépenses en capital	1 538	2 798	1 488
Subventions et contributions	122	226	100
Dépenses totales	60 803	64 284	55 909
Recettes et coûts récupérés	842	835	831
	59 961	63 449	55 078
Années-personnes	947	928	876

Résultats financiers de 1987-1988 :

Dépenses de fonctionnement : le déficit des ressources de fonctionnement découle de besoins accrus de 1,2 million de dollars au titre des dépenses opérationnelles et des déplacements liés à la formation ainsi qu'à d'autres coûts de fonctionnement et à un montant de 0,4 million de dollars affecté aux régimes d'avantages des employés. Ces différences sont contrebalancées par une sous-utilisation des ressources se chiffrant à 1,1 million de dollars au chapitre des traitements et salaires en raison des dérivations relatives à l'établissement des coûts des salaires.

Dépenses en capital : le déficit des ressources en capital découle d'une délégation supplémentaire de 1,3 million de dollars qui est contrebalancé par 0,6 million de dollars entraînés par les retards subis au cours du processus d'adjudication de marchés.

Années-personnes : l'augmentation de l'utilisation des années-personnes en 1987-1988 a été assurée par des réaffectations internes au cours de l'exercice.

Tableau 2-50: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	54 321	876	53 859	824	462	52
Dépenses en capital	1 488		823		665	
Subventions et contributions	100		100		-	
Dépenses totales	55 909	876	54 782	824	1 127	52
Recettes et coûts récupérés	831		712		(119)	
	55 078	876	54 070	824	1 008	52

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne: Le tableau 2-51 illustre la répartition des besoins en ressources de fonctionnement.

Tableau 2-51: Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Licences, certification et navigabilité	48 812	794	50 234	775	44 500	731
Lois et mesures d'application	6 000	109	6 596	108	5 703	100
Gestion et administration	4 331	44	4 430	45	4 118	45
	59 143	947	61 260	928	54 321	876

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du système national de transport aérien civil et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 2-52 en résume l'ampleur.

Tableau 2-52: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	86 857	85 942	85 039
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	2 273	2 165	2 071
Nombre d'aéronefs immatriculés	29 263	28 411	27 586
Nombre d'autorisations réglementaires traitées			
. Transactions relatives à une licence	135 181	134 036	132 663
. Homologations de matériels aéronautiques	1 801	1 783	1 788
. Agréments d'organisations	7 247	7 220	7 189
Nombre d'inspections effectuées			
. Personnel	18 309	18 102	17 913
. Aéronefs	8 120	7 610	6 104
. Organisations	4 957	4 882	4 443
Nombre de mesures d'application			
. Enquêtes	2 482	2 396	2 258
. Mesures judiciaires et administratives	939	954	930

Recettes: Les frais d'examens et de délivrance de licences (0,6 million de dollars) sont les principales sources de recettes de cette fonction. Pour plus de détails sur les recettes, se reporter à la Section III, tableau 3-21, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Activité Aviation, page 3-58.

C.3 Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Objectif

Inciter le personnel aéronautique et les utilisateurs d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- La détection et la définition des manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse;
- La diffusion de renseignements pertinents sur la sécurité au personnel de l'aéronautique et aux utilisateurs d'aéronefs (publications sur la sécurité des vols, documents audio-visuels, programmes de sensibilisation, enquêtes sur la sécurité et visites sur les lieux).

Sommaires des ressources

Cette Sous-activité représente 0,8 % des dépenses de fonctionnement totales et 0,7 % des années-personnes totales de l'Activité pour l'exercise 1989-1990.

Tableau 2-53: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	3 810	3 986	3 714
Dépenses en capital	50	331	250
	3 860	4 317	3 964
Années-personnes	49	52	50

Résultats financiers de 1987-1988 :

- **Dépenses de fonctionnement** : Le déficit des ressources de fonctionnement découle des besoins accrus de 0,4 million de dollars en salaires et en avantages des employés, contrebalancé par une sous-utilisation de 0,2 million de dollars des autres coûts de fonctionnement.
- **Dépenses en capital** : Le déficit des ressources en capital découle d'une délégation additionnelle de 0,2 million de dollars au titre des programmes ayant trait à la sécurité.

Tableau 2-54: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	3 714	50	3 551	42	163	8
Dépenses en capital	250		50		200	
	3 964	50	3 601	42	363	8

Données sur le rendement et justification des ressources

Analyse et promotion de la sécurité aérienne: Le tableau 2-55 illustre la répartition des principaux déterminants de la charge de travail de cette sous-activité. Ce sont les pratiques et les procédures sûres fournies au personnel de l'aéronautique et aux exploitants d'aéronefs.

Tableau 2-55: Sommaire des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	86 857	85 942	85 039
Nombre d'exploitants d'aéronefs et d'organisations (intérieurs)	2 300	2 250	2 210
Nombre de présentations et d'exposés sur la sécurité	405	336	345
. Nombre de personnes rejointes	25 000	18 000	15 072
% des exposés sur la sécurité effectués par rapport au nombre des exposés demandés	44%	41%	36%
Nombre de recommandations de sécurité, d'avis de sécurité aérienne et d'avis de manquement à la sécurité reçus	290	260	240
. Recommandations du BCSA	90	80	59

C.4 Services des aéronefs

Objectif

Fournir des services d'aéronef à titre de soutien aux opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- La fourniture d'aéronefs utilisés à l'appui des opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral;
- La prestation de services d'instructions de vol à des fins professionnelles aux pilotes de Transports Canada et du Bureau canadien de la sécurité aérienne;
- La prestation de services de formation opérationnelle aux préposés à l'entretien des aéronefs de Transports Canada.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette sous-activité représentent 8,1 % des dépenses totales de fonctionnement et 6,3 % des années-personnes totales pour l'exercice 1989-1990.

Tableau 2-56: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	40 724	42 053	40 300
Dépenses en capital	3 129	4 346	6 746
Dépenses totales	43 853	46 399	47 046
Recettes et coûts récupérés	16 009	14 940	13 008
	27 844	31 459	34 038
Années-personnes	437	440	440

Résultats financiers de 1987-1988 :

- **Dépenses de fonctionnement** : Le déficit des ressources de fonctionnement découle d'une réaffectation interne des salaires et traitements qui ont entraîné une non utilisation de 2,6 millions de dollars, contrebalancé par des besoins accrus de 2,8 millions de dollars relativement aux matériaux nécessaires à la réparation d'aéronefs.

- **Dépenses en capital** : Le déficit découle des augmentations approuvées de 5,4 millions de dollars au programme de la sous-activité pour faire avancer certains projets jusqu'à l'année en cours, contrebalancé par un montant de 0,2 million de dollars non utilisés.

- **Recettes** : L'écart négatif de 1,9 million de dollars des coûts récupérés est attribuable à une demande moins forte d'heures de vol d'hélicoptère de la part de la Garde côtière.

Tableau 2-57: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	40 300	440	40 098	460	202	(20)
Dépenses en capital	6 746		1 561		5 185	
Dépenses totales	47 046	440	41 659	460	5 387	(20)
Recettes et coûts récupérés	13 008		14 971		1 963	
	34 038	440	26 688	460	7 350	(20)

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 2-58 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 2-58: Services des aéronefs - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Utilisation des aéronefs	11 557	67	12 634	62	11 436	67
Entretien	24 284	303	24 530	306	24 030	302
Formation	2 439	27	2 378	31	2 413	27
Gestion et administration	2 444	40	2 511	41	2 421	44
	40 724	437	42 053	440	40 300	440

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services des aéronefs comprennent les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs utilisés. Le tableau 2-59 résume ces principales variables.

Tableau 2-59: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Nombre d'aéronefs	**101**	101	101
État de service des aéronefs*	**87,34%**	87,34%	87,34%
Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs			
. Navigation aérienne	**8 318**	12 478	11 883
. Réglementation aérienne	**9 506**	11 903	12 352
. Service de la Garde côtière canadienne	**18 354**	18 354	16 054
. Bureau canadien de la sécurité aérienne	**1 022**	2 368	2 068
Utilisation (heures) par année et par aéronef			
. Aéronefs à voilure fixe	**571,8**	571,8	571,8
. Aéronefs à voilure tournante	**496,1**	496,1	433,9

* Pourcentage des heures normales de fonctionnement pendant lesquelles les aéronefs sont en état de service.

C.5 Direction et administration

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficience des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Cette sous-activité consiste en la gestion de l'Activité, notamment la définition de politiques et de priorités, l'élaboration de plans opérationnels et de plans des dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle relève du bureau du Sous-ministre adjoint pour l'Aviation de même que des unités qui assurent le soutien de l'Activité toute entière dans les secteurs fonctionnels suivants: la planification, la gestion des ressources et les services à la direction.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 2,3 % des dépenses de fonctionnement de l'Activité et 0,8 % des années-personnes pour l'exercice 1989-1990.

Tableau 2-60: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	11 427	12 840	10 802
Dépenses en capital	938	250	160
Subventions et contributions	245	234	88
Dépenses totales	12 610	13 324	11 050
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	-	-	-
	12 610	13 324	11 050
Années-personnes	53	54	57

Résultats financiers de 1987-1988 :

- **Dépenses de fonctionnement** : l'excédent est attribuable à la diminution des besoins de 2,3 millions de dollars en salaires et en avantages des employés, contrebalancé par l'augmentation d'autres coûts de fonctionnement se chiffrant à 1,4 million de dollars.

- **Dépenses en capital** : cet excédent résulte d'une réduction approuvée de 0,8 million de dollars au programme de la sous-activité en raison du report de projets en 1988-1989.

- **Subventions et contributions** : les besoins au titre des subventions et contributions ont été de 0,6 million de dollars inférieurs à ce qui avait été prévu en raison de la diminution des paiements évalués en vertu de l'Entente mixte de financement Danemark-Islande.

- **Recettes** : le déficit au chapitre des recettes perçues découle du fait que les recettes de 0,8 million de dollars que cette sous-activité prévoyait percevoir pour la location de logements dans le Nord relèvent maintenant de Travaux publics.

Tableau 2-61: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	10 802	57	11 657	84	(855)	(27)
Dépenses en capital	160		910		(750)	
Subventions et contributions	88		650		(562)	
Dépenses totales	11 050	57	13 217	84	(2 167)	(27)
Recettes et coûts récupérés	-		773		773	
	11 050	57	12 444	84	(1 394)	(27)

D. Groupe de gestion des aéroports

Objectif

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

Description

Le Groupe de gestion des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations essentiels aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme le contrôle de la sécurité des passagers et des bagages, les services de surveillance, les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages, les stationnements, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite 8 grands aéroports et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

Sommaires des ressources

Le Groupe de gestion des aéroports représente environ 20,6 % des dépenses totales brutes du Ministère pour 1989-1990, avant que le Programme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe sur le transport aérien, et de 19,9 % du nombre total d'années-personnes. Un élément important de cette Activité fonctionne à la manière d'un fonds renouvelable. Les besoins nets en ressources sont résumés par sous-activité au tableau 2-62.

Tableau 2-62: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1989-1990**	Prévu 1988-1989	Différence	Pour détails voir page
Principaux aéroports fédéraux*	**(82 550)**	(55 474)	(27 076)	2-83
Aéroports financés par l'État	**(18 273)**	(13 053)	(5 220)	2-88
Aéroports de développement	**18 273**	19 897	(1 624)	2-92
Besoins Nets	**(82 550)**	(48 630)	(33 920)	
Années-personnes	**4 027**	4 021	6	

* Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services connexes au sol

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1989-1990 se situent à 33,9 millions de dollars de moins que prévu en 1988-1989. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants:

Budgétaire - Activités du Ministère

	En millions de dollars
• **Dépenses de fonctionnement** : l'augmentation est attribuable à la mise en oeuvre de mesures génératrices de recettes, aux coûts des services d'architecture et de génie découlant de l'application de charges fondées sur le marché par Travaux publics, de mesures non commerciales à l'appui de priorités internes, et l'inflation.	10,5
• **Dépenses en capital** : la diminution des besoins correspond aux décisions antérieures de réduire les dépenses en capital de façon à assurer la contribution du Groupe des aéroports dans le contexte de l'engagement de rationalisation de Transports Canada ainsi que les dépenses élevées de 1988-1989 pour le programme d'immobilisations des Aéroports.	(27,6)
• **Contributions** : cet écart est attribuable en grande partie à une augmentation des dépenses proposées relativement au programme d'aide aux aéroports locaux et aux aéroports locaux-commerciaux et aux améliorations aux aéroports reportées de 1988-1989 à 1989-1990.	11,7
• **Recettes, coûts récupérés et taxes sur le transport aérien** : l'augmentation des recettes découle de l'augmentation du nombre de passagers et des mouvements d'aéronefs et, en partie, aux initiatives de production de recettes.	(28,5)

Explication des prévisions pour 1988-1989: Les prévisions nettes pour 1988-1989 sont marginalement supérieurs au Budget principal des dépenses, soit 117 000 $.

Tableau 2-63: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1989-1990

(en milliers de dollars)	Dépenses				Recettes, Coûts récupérés et taxe de transport aérien	**Besoins nets de ressources**
	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Contributions	Total		
Principaux aéroports fédéraux	287 130	84 613	-	371 743	454 293	**(82 550)**
Aéroports financés par l'État	186 714	115 301	32 549	334 564	352 837	**(18 273)**
Aéroports de développement	-	1 996	16 277	18 273	-	**18 273**
	473 844	201 910	48 826	724 580	807 130	**(82 550)**

Examen des résultats financiers

Tableau 2-64: Résultats financiers de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget principal	**Différence**
Principaux aéroports fédéraux	(67 405)	(57 233)	**(10 172)**
Aéroports financés par l'État	(38 003)	(21 943)	**(16 060)**
Aéroports de développement	16 612	21 943	**(5 331)**
	(88 796)	(57 233)	**(31 563)**
Années-personnes	4 416	4 669	**(253)**

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont établis à 31,6 millions de dollars de moins que prévu dans le Budget principal des dépenses de 1987-1988. Les principaux facteurs suivants expliquent cette réduction:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement** : cette économie découle de l'accélération des réductions d'effectifs et de rajustements sur le plan de l'organisation, incluant le transfert de certaines fonctions de sécurité à la G.R.C.	(28,7)
• **Dépenses en capital** : l'écart est attribuable à une augmentation des besoins en capital secondaires et à divers besoins additionnels de remise en état, de remplacement ou d'expansion liés à la demande qui nécessita l'accroissement du programme d'immobilisations majeurs.	19,5
• **Contributions** : la diminution est attribuable à des fonds non utilisés, principalement en ce qui a trait aux projets d'immobilisations de pistes d'atterrissage au Nouveau-Québec et à la révision des dépenses à l'appui des aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers de gouvernement.	(7,4)
• **Recettes, coûts récupérés et taxes sur le transport aérien** : cet écart positif est attribuable à l'augmentation du nombre de passagers et des mouvements d'aéronefs et à l'augmentation des recettes provenant des concessions à la suite de la hausse non prévue des affaires.	(14,9)
• **Années-personnes** : la réduction est attribuable aux efforts conjoints de réduction des effectifs, au transfert d'années-personnes à Travaux publics Canada (TPC) à l'appui des services d'architecture et d'ingénierie (E&I). Il est tenu compte d'autres répercussions découlant de ces initiatives en 1988-1989.	(253 A-P)

Détails de l'Activité

Les détails sur les besoins en ressources de l'Activité ont été ventilés de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont identifiés et mesurés à des fins d'affectation de ressources et de gestion opérationnelle. Dans le cas du Groupe de gestion des aéroports, se reporter aux sous-activités suivantes :

		Page
D.1	Principaux aéroports fédéraux	2-82
D.2	Aéroports financés par l'État	2-87
D.3	Aéroports de développement	2-92

D.1 Principaux aéroports fédéraux

Objectif

Assurer aux usagers l'accessibilité à un réseau d'aéroports civils financièrement autonomes.

Description

Aéroports autonomes: La sous-activité des principaux aéroports fédéraux fonctionne en tant qu'entité autonome au moyen du fonds renouvelable des aéroports, lequel constitue une autorisation permanente d'effectuer des paiements à même le Fonds du revenu consolidé pour le fonds de roulement, les acquisitions d'immobilisations et le financement temporaire des déficits accumulés pour certains aéroports dont le Conseil du Trésor devrait approuvé. Les coûts de fonctionnement des aéroports participants sont récupérés grâce à l'imposition de taxes et de droits sur les biens et les services offerts aux usagers des aéroports et aussi aux recettes tirées des concessions et à la contribution provenant des taxes sur le transport aérien.

Liste des aéroports: Cette sous-activité comprend les 8 plus grands aéroports du Canada, soit ceux de Halifax, Montréal (Mirabel/Dorval), Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Dépenses de fonctionnement: Les activités aéroportuaires comprennent deux tâches principales, à savoir : la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et réparation des installations aéroportuaires. La sécurité et la surveillance, ainsi que les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs sont parmi les plus importants services aéroportuaires.

Les installations aéroportuaires nécessitant un entretien et des réparations comprennent toute une gamme de bâtiments (par exemple : les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple : les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent, entre autres, les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 61 % des dépenses de fonctionnement, 42 % des dépenses en capital, 82 % des recettes et des coûts récupérés, 20 % des recettes provenant de la taxe sur le transport aérien allouées au GGA et 45 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 2-65: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1989-1990**	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses de fonctionnement	**287 130**	289 326	268 789
Dépenses en capital	**84 613**	113 500	96 101
Dépenses totales	**371 743**	402 826	364 890
Recettes, coûts récupérés	**388 792**	378 500	346 988
Répartition de la taxe du transport aérien	**65 501**	79 800	85 307
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	**454 293**	458 300	432 295
Besoins nets en ressources (fournies)	**(82 550)**	(55 474)	(67 405)
Années-personnes	**1 801**	1 792	1 787

On trouvera à la section III - Renseignements complémentaires, tableaux 3-27 à 3-32, pages 3-63 à 3-66 des états récapitulatifs de l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable ainsi que des états des profits ou des pertes enregistrés par aéroport.

Résultats financiers de 1987-1988 : Le résultat financier des principaux aéroports fédéraux en 1987-1988 a été supérieur à ce qui avait été prévu au moment de l'établissement du Budget principal des dépenses. Bien que les dépenses de fonctionnement et d'entretien, à l'exclusion de l'amortissement, de l'intérêt sur le capital, des services fournis et reçus sans frais, se soient chiffrées à 18,2 millions de dollars de moins que prévu en raison de la diminution des années-personnes, incluant le transfert d'années-personnes à la G.R.C., les dépenses en capital se sont élevées à 19,5 millions de dollars de plus que ce qui figurait dans le Budget principal des dépenses à cause de la décision de reporter

certaines dépenses en capital en 1988-1989. Les recettes ont augmenté de 11,5 millions de dollars grâce à l'augmentation du volume des passagers et des mouvements d'aéronefs. En raison d'une réorganisation et de mutations au TPC, le nombre d'années-personnes a été réduit de 113 par rapport aux prévisions. (Se reporter au tableau 2-66)

Tableau 2-66: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	**268 789**		**286 977**		**(18 188)**	
Dépenses en capital	96 101		76 577		19 524	
Dépenses totales	364 890	1 787	363 554	1 900	1 336	(113)
Recettes et coûts récupérés	346 988		335 480		11 508	
Répartition de la taxe sur le transport aérien	85 307		85 307		-	
Total des recettes, des coûts récupérés et de la taxe sur le transport aérien	432 295		420 787		11 508	
	(67 405)	1 787	(57 233)	1 900	(10 172)	(113)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses : Le tableau 2-67 offre une ventilation des prévisions de dépenses de fonctionnement des principaux aéroports fédéraux pour 1989-1990. Elles comprennent tous les frais des services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité immédiate de chaque aéroport par l'Activité Aviation. Sous la rubrique des coûts indirects, les frais des services de gestion et de soutien spécialisés pour les services de gestion, de commercialisation, les services administratifs, d'architecture de génie et autres services techniques spécialisés fournis à cette composante représentent les coûts récupérés par les aéroports financés par l'État. (Pour plus de détails concernant ces frais et les frais de contrôle de la circulation aérienne, se reporter à la page 3-56).

Tableau 2-67: Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéroports						
Services aéroportuaires	33 882	451	33 843	450	29 089	412
Entretien et réparation des installations	88 863	900	88 759	901	86 366	986
Services de gestion, d'administration et autres services de soutien spécialisé	23 363	450	23 336	441	22 905	382
Services de soutien						
Programme d'immobilisations	-	-	-	-	847	7
	146 108	1 801	145 938	1 792	139 207	1 787
Autres coûts et frais						
Frais de contrôle de la circulation aérienne	84 411		82 288		68 185	
Services de gestion et de soutien spécialisé	26 600		26 400		23 173	
Subventions en lieu de taxes	30 011		34 700		38 225	
	141 022		143 388		129 583	
	287 130	1 801	289 326	1 792	268 790	1 787

Les deux grands facteurs influant les coûts de fonctionnement des aéroports sont les heures d'ouverture pour satisfaire les besoins du public voyageur et des transporteurs aériens, ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs et des voyageurs. Le tableau 2-68 illustre les principaux facteurs déterminants de la charge de travail.

Tableau 2-68: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
Total des heures d'ouverture publiées	78 840		78 840		78 840	
Total des heures d'ouverture	70 950		70 080		63 860	
	Nbre	Superficie (en milliers de m^2)	Nbre	Superficie (en milliers de m^2)	Nbre	Superficie (en milliers de m^2)
Aérogares	11	652,0	11	612,0	11	593,0
Surfaces côté piste		11 415,0		11 400,0		11 391,6

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-69 donne une analyse sommaire du Programme d'immobilisations pour 1989-1990. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 3-9 pages 3-29 à 3-34.

Tableau 2-69: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1989-1990, Principaux aéroports fédéraux

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990
Restauration d'installations désuètes			
Aérogares et installations connexes	226 878	143 325	**16 832**
Aires de manoeuvre des aéronefs	72 366	44 115	**20 588**
Bâtiments et équipement de maintenance	52 670	33 292	**7 720**
Services aéroportuaires d'urgence	4 957	1 197	**1 101**
Travaux divers de moins de 250 000 $	24 277	12 879	**11 193**
Sous-total Restauration	381 148	234 808	**57 434**
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande			
Aérogares et installations	114 349	82 158	**26 386**
Aires de manoeuvre des aéronefs	12 876	12 020	**793**
Sous-total Accroissement	127 225	94 178	**27 179**
Total Immobilisation	508 373	328 986	**84 613**

D. 2 Aéroports financés par l'État

Objectif

Assurer la prestation d'un réseau d'aéroports civils, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuel du réseau.

Description

Cette sous-activité se divise en deux catégories; aéroports exploités par Transports Canada et Aéroports exploités par d'autres parties.

Aéroports exploités par Transports Canada: Cette sous-activité comprend l'exploitation de 97 aéroports (y compris les aéroports exploités par des transporteurs aériens) comme ceux de St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Sont également compris certains petits aéroports commerciaux, comme ceux de Prince George, Lethbridge et Yarmouth, ainsi que des aéroports destinés à l'aviation générale, comme ceux de Pitt Meadows, près de Vancouver et de Springbank, près de Calgary. Les activités des aéroports exploités par des transporteurs aériens se comparent à celles des principaux aéroports fédéraux. La plupart des aéroports de cette sous-activité desservent les régions les moins peuplées et les plus isolées du pays; aussi comptent-ils beaucoup moins de mouvements d'aéronefs et de passagers, source de recettes. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables qui sont requises pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays.

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité comprend également une aide financière en capital aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers de gouvernement.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 39 % des dépenses totales de fonctionnement de l'Activité, 57 % des dépenses en capital, 67 % des contributions, 18 % des recettes et des coûts récupérés, 68 % des recettes réparties provenant de la taxe du transport aérien allouées au GGA et 55 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 2-70: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Aéroports exploités par Transports Canada			
Dépenses de fonctionnement	186 714	174 041	177 603
Dépenses en capital	115 301	112 100	126 716
	302 015	286 141	304 319
Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions	32 549	21 106	19 325
Dépenses totales	334 564	307 247	323 644
Recettes et coûts récupérés	86 510	89 900	99 820
Répartition de la taxe du transport aérien	266 327	230 400	261 827
Recettes nettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	352 837	320 300	361 647
Besoins nets en ressources (fournies)	(18 273)	(13 053)	(38 003)
Années-personnes	2 226	2 229	2 629

Résultats financiers de 1987-1988 : Le rendement financier pour cette sous-activité a été supérieur de 16,1 millions de dollars aux prévisions du Budget principal. L'accroissement du rendement financier est attribuable à une réduction des dépenses de fonctionnement découlant de mesures de rationalisation et de réorganisation et du resserrement des contrôles sur les dépenses d'exploitation et d'entretien non salariales.

Tableau 2-71: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	177 603		188 138		(10 535)	
Dépenses en capital	126 716		127 423		(707)	
Contributions	19 325		20 745		(1 370)	
Dépenses totales	323 644	2 629	336 306	2 769	(12 662)	(140)
Recettes et coûts récupérés	99 820		100 831		(1 011)	
Répartition de la taxe du transport aérien	261 827		257 418		4 409	
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	361 647		358 249		3 398	
	(38 003)	2 629	(21 943)	2 769	(16 060)	(140)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada : Le tableau 2-72 résume les dépenses au chapitre du fonctionnement des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'Activité qui sont planifiées et contrôlées par cette sous-activité, ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux pour ces services de soutien. Au tableau 2-73 figure un résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail influant sur le fonctionnement des aéroports.

Tableau 2-72: Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada - Dépenses de fonctionnement brutes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéroports						
Services aéroporturaires	41 077	534	40 187	536	35 521	552
Entretien et réparation des installations	78 420	846	76 720	848	79 921	999
Gestion et administration	67 217	846	65 759	845	42 625	658
Soutien du programme d'immobilisations	-	-	-	-	19 536	420
Dépenses totales	186 714	2 226	182 666	2 229	177 603	2 629
Coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux	30 011		34 700		38 225	

Tableau 2-73: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
Total des heures d'ouverture publiées	273 020		273 020		273 020	
Total des heures d'ouverture	266 950		267 560		271 771	
	Nbre	Superficie (en milliers de m²)	Nbre	Superficie (en milliers de m²)	Nbre	Superficie (en milliers de m²)
Aérogares	84	151,4	84	146,3	89	147,0
Surfaces côté piste		21 990,0		21 990,0		21 990,0

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-74 comprend une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1989-1990. Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 3-9, page 3-34 à 3-40.

Tableau 2-74: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1989-1990 - Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990
Restauration d'installations désuètes			
Aérogares et installations	117 013	90 228	25 522
Aires de manoeuvre des aéronefs	95 710	62 470	18 599
Bâtiments et matériel d'entretien	105 509	63 968	31 435
Services aéroportuaires d'urgence	7 807	5 051	2 205
Travaux divers de moins de 250 000 $	25 275	17 809	19 966
Sous-total Restauration	351 314	239 526	97 727
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande			
Aérogares et installations	136 261	121 911	16 855
Aires de manoeuvre des aéronefs	121 556	121 538	719
Sous-total Accroissement	257 817	243 449	17 574
Total Immobilisation	609 131	482 975	115 301

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités ou par d'autres parties. Le tableau 2-75 résume les contributions prévues au chapitre du fonctionnement et de l'apport en capital.

Tableau 2-75: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Contributions au chapitre du fonctionnement	16 724	7 707	9 525
Apport en capital	15 825	13 399	9 800
Contributions Totales	32 549	21 106	19 325

D.3 Aéroports de développement

Objectif

Assurer la prestation d'un réseau d'aéroports civils de façon à répondre aux projets de développement socio-économique du gouvernement du Canada (et à rompre l'isolement).

Description

Cette sous-activité comprend les petits aéroports situés sur la côte du Labrador et à Terre-Neuve, les aéroports visés par le Programme de développement du Nouveau-Québec (Inuit) ainsi que les aéroports désservant les régions peu peuplées et isolées du pays dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon. Le gouvernement assume les frais engagés pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le réseau.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente moins de 1 % des dépenses en capital et 33 % des contributions du Groupe de gestion des aéroports. Il n'y a aucune recette. Les dépenses sont résumées au tableau 2-76.

Tableau 2-76: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1989-1990**	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Dépenses en capital	**1 996**	3 900	3 241
Apport en capital	**11 468**	9 488	6 854
Contributions au chapitre du fonctionnement	**4 809**	6 509	6 517
Contributions totales	**16 277**	15 997	13 371
Besoins nets en ressources	**18 273**	19 897	16 612

Résultats financiers de 1987-1988 : Le Budget principal de 1987-1988 ne tient pas compte de la distinction entre les aéroports financés par l'État et les aéroports de développement, tandis que les données réelles de 1987-1988 en tiennent compte. L'analyse de la différence devrait donc être effectuée en tenant compte des données relatives aux aéroports financés par l'État (voir aussi la page 2-79).

Tableau 2-77: Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget principal	Différence
Dépenses en capital	3 241	2 600	641
Apport en capital	6 854	5 555	1 299
Contributions au chapitre fonctionnement	6 517	13 788	(7 271)
	16 612	21 943	(5 331)

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-78 présente une analyse sommaire du Programme d'immobilisations pour 1989-1990. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 3-9, page 3-40, 3-41.

Tableau 2-78: Sommaire des projets d'immobilisations prévu pour 1989-1990 - Aéroports de développement

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990
Restauration d'installations désuètes			
Aérogares et installations connexes	-	-	-
Aires de manoeuvre des aéronefs	8 489	6 150	1 996
Total Immobilisation	8 849	6 150	1 996

Le tableau 2-79 résume la partie de la sous-activité Aéroport de développement qui reçoit un apport en capital.

Tableau 2-79: Résumé de l'apport en capital

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Aéroports du Labrador et de Terre-Neuve	3 067	2 100	1 811
Aéroports du Nouveau-Québec pour les Inuits	8 401	7 388	5 043
Total de l'apport en capital	11 468	9 488	6 854

E. Surface

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives aux transports de surface englobent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant la sécurité routière et ferroviaire, la réglementation des véhicules automobiles et le transport des marchandises dangereuses, l'élaboration et la tenue à jour des plans et des procédures d'urgence à suivre pour les modes de transport de surface et leur application dans les situations de crise nationale.

Sommaires des ressources

L'activité Surface représente environ 2,8 % du total des dépenses du Ministère prévues pour 1989-1990 et 2,0 % du total des années-personnes.

Tableau 2-80 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Différence	Détails en page
Planification d'urgence et opérations - Surface	349	302	47	2-99
Sécurité ferroviaire	39 375	18 619	20 756	2-101
Transport des marchandises dangereuses	8 653	8 633	20	2-103
Sécurité routière et réglementation automobile	16 789	18 001	(1 217)	2-107
Direction et administration	1 257	1 208	49	2-111
	66 418	46 763	19 655	
Activités du Ministère Années-personnes autorisées	413	310	103	

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1989-1990 dépassent de 19,7 millions de dollars le montant prévu pour 1988-1989. Cette hausse résulte des facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• baisse des fonds de fonctionnement nécessaires à la sécurité automobile	(1,4)
• transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'Office national des transports (ONT)	6,7
Subventions et contributions :	
• augmentation due au remodelage du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	7,0
• financement accru des projets de construction de sauts-de-mouton	4,4
• transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT	3,0
Années-personnes :	
• transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT	103 A-P

Explication des prévisions pour 1988-1989 : Les prévisions pour 1988-1989 sont de 46,8 millions de dollars ou 20,6 % supérieures au Budget principal 1988-1989 de 38,8 millions. La différence s'explique par les principaux postes suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• augmentation des dépenses de fonctionnement pour la sécurité automobile	1,4
• augmentation des dépenses de fonctionnement du Transport des marchandises dangereuses	0,9
• transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT	2,0

Subventions et contributions :

- diminution attribuable au remodelage du projet de déplacement de voies ferrées de Regina (3,6)
- augmentation des besoins au chapitre des projets de construction de sauts-de-mouton 0,3
- transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT 7,0

Années-personnes :

- transfert de la sécurité ferroviaire assurée par l'ONT 32 A-P

Examen des résultats financiers

Tableau 2-81 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget Principal	Différence
Planification d'urgence et opérations - Surface	258	259	(1)
Sécurité ferroviaire	7 652	9 476	(1 824)
Transport des marchandises dangereuses	9 876	13 680	(3 804)
Sécurité routière et réglementation automobile	16 919	16 268	651
Direction et administration	1 154	1 171	(17)
	35 859	40 854	(4 995)
Activités du Ministère Années-personnes autorisées	275	278	(3)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 5,0 millions de dollars ou 12,2 % inférieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal 1987-1988. En voici les causes principales :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• besoins accrus dans le domaine de la sécurité automobile	0,8
• retard dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses	(3,8)
Subventions et contributions :	
• diminution attribuable au remodelage du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	(1,2)
• diminution attribuable au report du financement de la construction de sauts-de-mouton	(0,8)

Détails de l'Activité

Le détail des besoins en ressources de l'Activité est présenté de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont déterminés et mesurés aux fins de l'affectation des ressources et de la gestion des activités. Dans le cas des Transports de surface, veuillez vous reporter aux sous-activités suivantes :

		Page
E.1	Planification d'urgence et opérations - Surface	2-99
E.2	Sécurité ferroviaire	2-101
E.3	Transport des marchandises dangereuses	2-103
E.4	Sécurité routière et réglementation automobile	2-107
E.5	Direction et administration	2-111

E.1 Planification d'urgence et opérations - Surface

Objectif

Élaborer des plans et des modalités d'urgence, ainsi que créer des organismes et implanter des installations pour assurer l'exploitation efficace et rentable des services de chemin de fer, de traversier et de transport routier, ainsi que des installations afférentes, indispensables au réseau de transport national, afin de réagir efficacement aux situations de crise nationale en temps de paix, et élaborer les mesures de protection civile nécessaires en cas d'état de crise internationale ou de guerre.

Description

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface est chargée d'élaborer et de tenir à jour le large éventail de plans d'urgence et de modalités de fonctionnement qui permettra au gouvernement fédéral de réagir dans des situations de crise nationale touchant directement n'importe lequel des modes de transport de surface, ou d'assurer la prestation de services de transport de surface prioritaires. Elle assure également des relations efficaces avec l'OTAN en désignant le chef de la délégation canadienne au Bureau d'étude des transports intérieurs de surface de cette organisation, ainsi qu'avec les États-Unis en désignant le co-président du Groupe de travail canado-américain sur les transports ferroviaires.

Sommaires des ressources

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface représente 1 % des ressources financières et 1 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-82 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	349	5	302	5	258	4

Résultats financiers en 1987-1988 : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1987-1988 et les résultats réels.

Tableau 2-83 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	258	4	259	4	(1)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Il y aura planification commune de mesures d'urgence, de concert avec les ministères et organismes américains et canadiens, ainsi qu'avec l'industrie ferroviaire américaine et canadienne, pour élaborer des accords de fonctionnement et des plans et procédures d'urgence afin d'assurer l'utilisation efficace du transport ferroviaire et de faciliter les mouvements transfrontaliers en temps de crise internationale ou de guerre. Il y aura aussi planification commune de mesures d'urgence, de concert avec les ministères provinciaux de la voirie et les exploitants publics et privés de traversiers caboteurs pour élaborer des plans et des arrangements qui assurent l'utilisation efficace de l'infrastructure routière et de celle des traversiers dans les situations de crise nationale.

La Direction de la planification et des opérations des Transports de surface participera activement aux travaux des bureaux et comités de planification internationaux et de l'OTAN pour s'assurer que le Canada est en mesure de remplir ses engagements résultant des accords qu'il a conclus avec l'OTAN et les États-Unis pour la prestation des services de chemin de fer, de transport routier et de traversier nécessaires dans des situations de crise nationale ou internationale déclarées, ou encore en temps de guerre.

E.2 Sécurité ferroviaire

Objectif

Accroître la sécurité ferroviaire, notamment pour le grand public, en appliquant une nouvelle loi sur elle et en fournissant une aide financière pour l'exécution de projets visant à accroître cette sécurité.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Réglementation de la sécurité ferroviaire : réglementation de la sécurité ferroviaire et de la soumission des chemins de fer et financement de travaux qui accroîtront la sécurité ferroviaire, y compris ceux d'amélioration de passages à niveau et de construction de sauts-de-mouton.

Déplacement des voies ferrées : aide financière aux déplacements de voies ferrées qui visent à améliorer la sécurité et le milieu urbain.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité ferroviaire représente 59 % des ressources financières et 33 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-84 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation de la sécurité ferroviaire	32 418	137	18 619	40	7 652	6
Déplacement des voies ferrées	6 957	-	-	-	-	-
	39 375	137	18 619	40	7 652	6

Résultats financiers en 1987-1988 : L'excédent de 1987-1988 résulte surtout du retard enregistré dans l'exécution du projet de déplacement de voies ferrées de Regina.

Tableau 2-85 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation de la sécurité ferroviaire	7 652	6	8 303	2	(651)	4
Déplacement des voies ferrées	-	-	1 173	-	(1 173)	-
	7 652	6	9 476	2	(1 824)	4

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation de la sécurité ferroviaire et déplacement des voies ferrées : Le tableau 2-86 précise le financement par genre de projet. Les travaux de déplacement de lignes de chemin de fer visent à promouvoir l'amélioration du milieu urbain et la sécurité, tandis que la construction de sauts-de-mouton et l'amélioration de passages à niveau assurent la protection et le confort du public aux croisements de chemin de fer. L'Opération Gareautrain est un programme d'information visant à sensibiliser les conducteurs aux dangers de ces derniers.

Tableau 2-86 : Répartition des paiements pour la sécurité ferroviaire

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Opération Gareautrain	100	100	100
Construction de sauts-de-mouton	13 378	8 977	7 073
Amélioration de passages à niveau	10 000	7 000	-
Déplacement de voies ferrées de Regina	6 957	-	-
	30 435	16 077	7 173

Les travaux de construction de sauts-de-mouton permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. Le nombre des accidents tend en général à diminuer aux passages à niveau. En 1980, il y en a eu 826, qui ont fait 83 morts et 435 blessés. En 1987, il y en a eu 452, qui ont fait 50 morts et 277 blessés. Les travaux de construction de sauts-de-mouton qui seront financés en 1989-1990 réduiront de 2 millions par jour le nombre des expositions aux passages à niveau. Ceux qui ont besoin de fonds représentent au total quelque 31 millions d'expositions par jour. La diminution des taux d'accident aux passages à niveau est attribuable non seulement à la construction de sauts-de-mouton, mais aussi à d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux.

E.3 Transport des marchandises dangereuses

Objectif

Instaurer et coordonner un programme de sécurité multimodal et national portant sur le transport des marchandises dangereuses et appliqué par des organismes fédéraux et provinciaux, en vue d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses au sein d'un marché lucratif et compétitif.

Description

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses vise à améliorer la sécurité par l'élaboration et l'évaluation de règlements et de normes, la formation et l'évaluation d'inspecteurs, la réalisation de visites, l'application de la loi et du règlement sur le transport des marchandises dangereuses, la réalisation de programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques, la fourniture de renseignements et d'un service de mobilisation en cas d'accident concernant des marchandises dangereuses, ainsi que l'examen de la capacité des industries à intervenir d'urgence.

Sommaires des ressources

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses représente 13 % des ressources financières et 28 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-87 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport des marchandises dangereuses	8 653	117	8 633	115	9 876	115

Résultats financiers en 1987-1988 : Les retards dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses ont abouti à un excédent de 3,8 millions de dollars.

Tableau 2-88 : Résultats financiers en 1987-1988

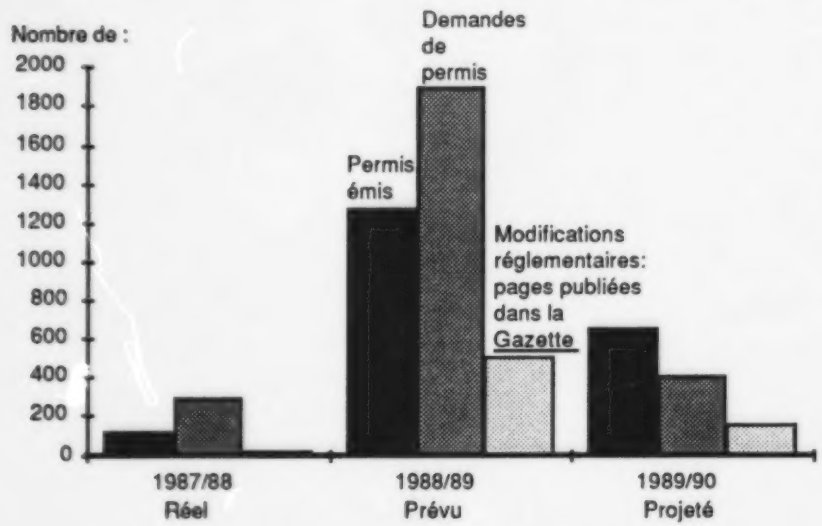
(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Transport des marchandises dangereuses	9 876	115	13 680	117	(3 804)	(2)

Données sur le rendement et justification des ressources

Règlement

Les modifications apportées au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en clarifient l'objet, réduisent ses incidences économiques sur l'industrie et le public, facilitent le commerce international et allègent le fardeau administratif occasionné notamment par la délivrance des permis de dérogation et de niveau équivalent de sécurité. D'autres projets de modifications portent sur les normes de sécurité visant la fabrication des emballages et des bouteilles à gaz, ainsi que les règles de sécurité régissant la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses.

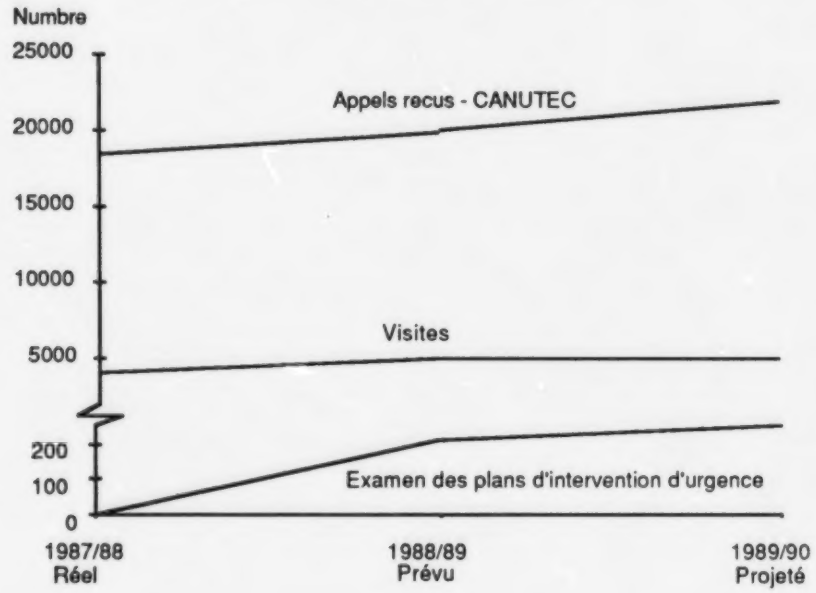
Tableau 2-89 : Données de rendement - Règlement et permis



Conformité

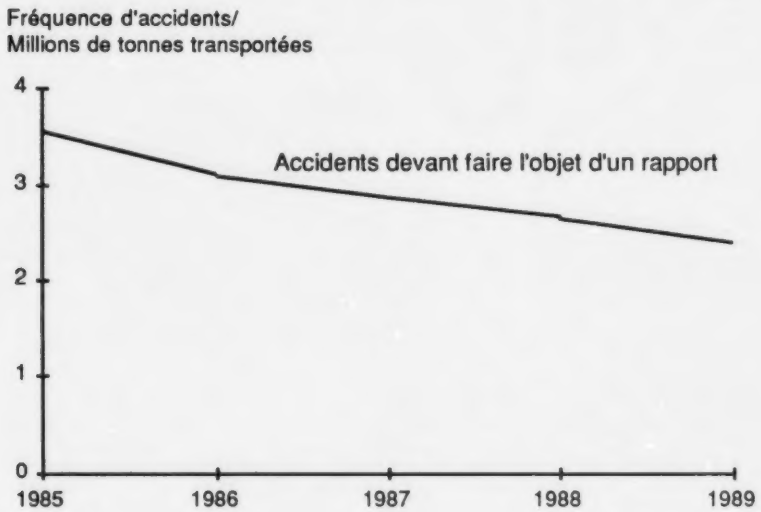
Pour appuyer l'application et l'observation du Règlement, la Direction générale a 52 inspecteurs et autres employés en poste à Ottawa et dans six bureaux régionaux à l'échelle du Canada. Par l'entremise de CANUTEC, elle fournit 24 heures par jour un service de renseignements et de communication bilingue dans des situations d'urgence ayant trait au transport des marchandises dangereuses. Elle fournit également un service d'information sur les exigences du Règlement, examine les plans d'intervention d'urgence (PIU) de l'industrie, prend des dispositions pour assurer l'aide nécessaire dans le cas d'accidents concernant des marchandises dangereuses et donne des conseils au sujet des mesures correctives à prendre dans ce cas.

Tableau 2-90 : Données de rendement - Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence



Évolution des accidents : Depuis que le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et les prescriptions imposant la déclaration d'accidents sont passés en loi le 1er juillet 1985, le taux des accidents de transport de marchandises dangereuses à déclarer (aux termes des articles 9.1, 9.13 et 9.14) a diminué par rapport aux prévisions de transport de marchandises dangereuses. Cette baisse que les accidents à déclarer ont connue de 1985 à 1988 indique le bon effet du Programme du transport des marchandises dangereuses.

Tableau 2-91 : Données de rendement - Évolution du nombre d'accidents de transport de marchandises dangereuses à déclarer par rapport au volume de transport



E.4 Sécurité routière et réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés, les dommages matériels et les effets nocifs sur la santé occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, et à diminuer la consommation de carburant de ces derniers.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Sécurité automobile : Élaborer des normes de sécurité pour les véhicules automobiles neufs fabriqués ou importés au Canada, appliquer ces normes en faisant l'essai de véhicules, en enquêtant sur des accidents et en répondant aux demandes de renseignements du public, ainsi qu'éduquer le public en matière de sécurité automobile.

Émissions des véhicules automobiles : Réduire la pollution atmosphérique en établissant des normes d'émission pour les véhicules automobiles neufs fabriqués ou importés au Canada et en applicant ces dernières.

Consommation de carburant des véhicules automobiles : Réduire la consommation de pétrole annuelle des véhicules légers en surveillant la consommation de carburant moyenne de tous les véhicules vendus au Canada par chaque constructeur et importateur, et en informant le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves que les Canadiens peuvent acheter.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile représente 25 % des ressources financières et 34 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-92 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile	14 968	129	16 095	128	16 167	128
Émissions des véhicules automobiles	1 405	8	1 443	8	516	8
Consommation de carburant des véhicules automobiles	411	3	463	3	236	3
	16 784	140	18 001	139	16 919	139

Des recettes proviennent du recouvrement des frais auprès des industries et des autres utilisateurs gouvernementaux du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Estimées à 0,2 million de dollars en 1988-1989, elles sont créditées au Trésor et ne peuvent être utilisées aux fins de cette sous-activité.

Résultats financiers en 1987-1988 : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1987-1988 et les résultats réels.

Tableau 2-93 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile	15 161	128	14 543	129	618	(1)
Émissions des véhicules automobiles	1 367	8	928	6	439	2
Consommation de carburant des véhicules automobiles	391	3	797	5	(406)	(2)
	16 919	139	16 268	140	651	(1)

Données sur le rendement et justification des ressources

Données sur le rendement

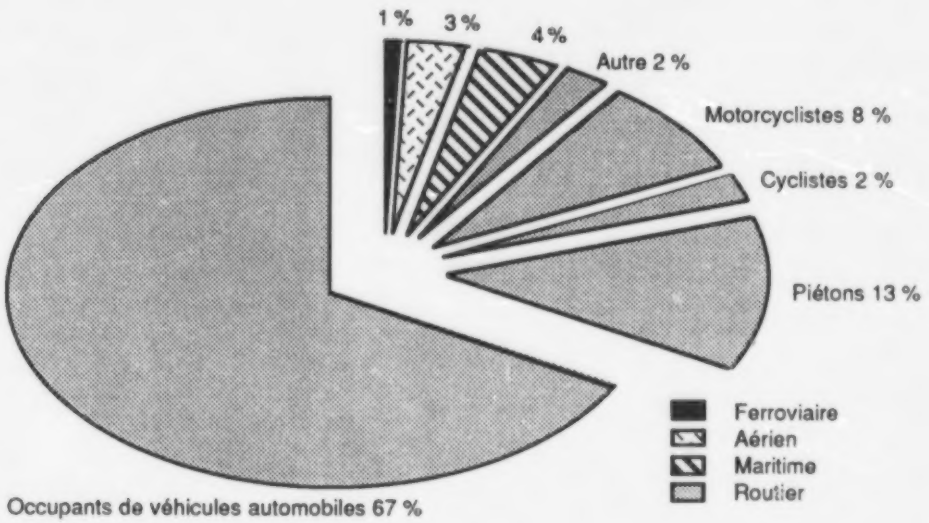
Sécurité automobile : C'est sur le réseau routier qu'ont lieu quelque 90 % des décès par suite d'accidents de transport (fig 2-94). Les occupants de véhicules automobiles sont la catégorie de morts la plus importante. Les programmes fédéraux ont contribué à une baisse marquée du taux de mortalité routière - le nombre de décès pour 10 000 véhicules enregistrés a diminué de 35 % au cours de la décennie qui a pris fin en 1987. Toutefois, il y a toujours plus de 4 000 personnes par an qui sont tuées sur la route, cause la plus fréquente du décès des personnes de moins de 30 ans.

La situation devrait empirer, l'amélioration de la conjoncture économique aboutissant à une augmentation des déplacements personnels et commerciaux. Il faudra améliorer les mesures de sécurité routière pour prévenir une augmentation des accidents.

En 1989-1990, des essais seront faits sur plus de 100 véhicules au Centre d'essais pour véhicules automobiles pour confirmer la déclaration de conformité aux normes canadiennes que fait elle-même l'industrie.

Environ 1 000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes, et plus de 1 500 plaintes du public feront l'objet d'une enquête visant à assurer par un rappel la correction des défauts de véhicules, de pneus et de sièges pour enfants. De plus, 600 sociétés feront l'objet d'une vérification en 1989-1990, soit environ le tiers des sociétés qui construisent des véhicules au Canada sous le régime de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

Tableau 2-94 : Pourcentage de morts par mode de transport en 1987



Émissions des véhicules automobiles : Les véhicules automobiles sont la principale cause (de 25 à 30 %) de pollution atmosphérique d'origine humaine au Canada. Pour réduire ces taux, des normes plus rigoureuses s'appliquent aux gaz d'échappement des véhicules légers neufs depuis septembre 1987. Des normes semblables seront adoptées pour les véhicules lourds neufs en décembre 1988. Elles auront pour effet de réduire en moyenne le niveau des émissions des véhicules automobiles de 30 à 40 %.

Consommation de carburant des véhicules automobiles : Le Canada consomme actuellement environ 1,5 million de barils de pétrole par jour. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par les voitures particulières et les camionnettes, et 15 %, par les véhicules utilitaires. Depuis 1976, les constructeurs se sont volontairement conformés à un programme visant à réduire la consommation de carburant des voitures de tourisme et des camionnettes neuves vendues au Canada. L'activité Surface consiste dans ce domaine à contrôler si l'industrie se conforme à ce programme, à produire des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées,

ainsi qu'à renseigner le public sur la consommation de carburant. Elle a contribué à réduire de plus de 50 % la consommation de carburant moyenne du parc canadien de voitures neuves depuis 1973.

Justification des ressources :

Sécurité automobile : La principale mesure de prévention que le Ministère peut prendre, c'est d'accroître la sécurité des véhicules automobiles eux-mêmes, bien que l'élaboration de mesures destinées à être prises par d'autres gouvernements, l'industrie et des organismes de sécurité contribue aussi au succès du programme. Les enquêtes et l'étude et l'élaboration de normes de sécurité nécessitent des fonds de fonctionnement de 5,2 millions de dollars par an. Le programme de contrôle de conformité et les enquêtes sur les défauts nécessitent 3,5 millions de dollars, et il en faut 3,1 millions de dollars pour le fonctionnement et l'entretien du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Environ 400 000 $ servent à informer le public.

Des ressources financières totalisant 2,0 millions de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de contrôle de la sécurité des véhicules et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles. Le ministère fédéral des Approvisionnements et des Services récupérera environ 0,5 million de dollars en revendant les véhicules d'essai.

Des contributions de 87 000 $ seront versées pour appuyer les efforts des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches sur les mesures à prendre pour la sécurité des usagers de la route, des véhicules ou du réseau routier.

Émissions des véhicules automobiles et consommation de carburant : Les activités de ces domaines clés sont étroitement liées. L'élaboration et l'application de prescriptions antipollution et de lignes directrices sur la consommation de carburant nécessitent environ 800 000 $ par an. Des ressources financières totalisant 1,0 million de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité aux normes antipollution et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

E.5 Direction et administration

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle, en assurant à l'Activité la direction et la gestion globales nécessaires, une gestion opportune et efficace des ressources, ainsi que des services à la direction.

Description

Cette sous-activité comprend les bureaux du sous-ministre adjoint (Surface) et du directeur de la Gestion des ressources et des Services à la direction et fournit des directives et son soutien à l'activité dans les domaines suivants : planification, gestion des ressources et services à la direction.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et administration représente 2 % des ressources financières et 4 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-95 : Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction et administration	1 257	14	1 208	11	1 154	11

Résultats financiers en 1987-1988 : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1987-1988 et les résultats réels.

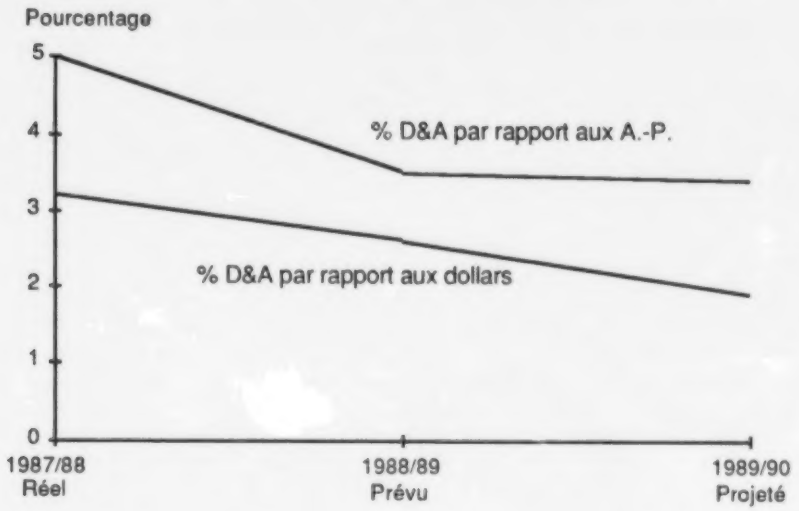
Tableau 2-96 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget Principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction et administration	1 154	11	1 171	15	(17)	(4)

Données sur le rendement et justification des ressources

Cette sous-activité intervient pour le pourcentage suivant dans le total des dépenses de fonctionnement et des paiements de transfert afférents à l'Activité.

Tableau 2-97 : Pourcentage des ressources utilisé par la sous-activité Direction et administration



F. Administration du Ministère

Objectif

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

Sous-objectifs

Gestion de l'ensemble du Ministère : Assurer la direction globale de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour garantir l'uniformité dans la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada, particulièrement en matière de sécurité; assurer des services de planification des mesures de sûreté et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Finances : Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Personnel : assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

L'Activité de l'Administration ministérielle assure la direction et la gestion du Ministère et des sociétés d'État par l'entremise des bureaux du Ministre, du Ministre d'État et du Sous-ministre. Le SMA Finances contrôle et dessert le Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, des services administratifs généraux, des conseils en gestion, des communications et de l'informatique et des services du matériel et des marchés. Le SMA Personnel contrôle et fournit des services centraux de formation du personnel au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la sûreté et la planification d'urgence.

Sommaires des ressources

L'Activité de l'Administration du Ministère représente environ 6,8 % du total des dépenses du Ministère pour 1989-1990 et 12,8 % du total des années-personnes.

Figure 2-98 : Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-88	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Gestion de l'ensemble du Ministère	27 866	357	29 918	399	27 845	356
Finances	83 753	1 197	80 694	1 354	78 842	1 377
Personnel	60 522	945	63 743	1 029	61 959	1 030
	172 141	2 499	174 355	2 782	168 646	2 763
Recettes et recouvrement						
Finances	3 847		3 847		2 229	-
Personnel	5 222		5 739		5 692	-
	9 069		9 586		7 921	-
Total	163 072	2 499	164 769	2 782	160 725	2 763

Explication de la différence : Pour 1989-1990, les besoins financiers sont inférieurs d'environ 1,7 million de dollars, soit 1,0 %, à ce qui avait été prévu en 1988-1989. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Fonctionnement :	
• augmentation nette des traitements et salaires par suite d'un rajustement des prix;	4,0
• diminution des ressources dans le cadre de l'exercice global de compression des dépenses	(8,5)
• augmentation au titre du recouvrement des coûts (Personnel)	0,5
• augmentation nécessaire pour le Groupe de travail sur la cession des aéroports	0,6
• excédent de TC non distribué	0,5
• diminution des besoins de diverses dépenses de fonctionnement mineures	(3,5)

	En millions de dollars
Immobilisations :	
• augmentation des besoins en capital pour la construction du Centre des données de Transports Canada (7,5 millions de dollars) compensée par une diminution d'un montant de 2,8 millions de dollars dans l'acquisition de matériel de moindre importance	4,7

Explication des prévisions de 1988-1989 : Les prévisions de 1988-1989 pour l'Administration du Ministère se situent à 7,9 millions de dollars de plus que le Budget des dépenses 1988-1989 de 156,9 millions de dollars et ce, en raison des principaux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Fonctionnement :	
• diverses légères augmentations de la charge de travail;	2,4
• augmentation des frais recouvrés par rapport aux prévisions (Personnel);	(0,5)
Immobilisations :	
• amélioration des installations de traitement électronique des données (Finances);	2,7
• augmentation des besoins en capital pour la construction du Centre des données de Transports Canada	0,8
• augmentation attribuable au rajustement du calcul du coût salarial; et	1,4
• augmentation attribuable à la création du Groupe de travail sur la cession des aéroports	1,1

Tableau 2-99 : Résultats financiers en 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988					
	Réel		Budget principal des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Gestion de l'ensemble du Ministère	27 845	356	24 893	354	2 952	2
Finances	78 842	1 377	75 018	1 368	3 824	9
Personnel	61 959	1 030	61 826	1 022	133	8
	168 646	2 763	161 737	2 744	6 909	19
Recettes et recouvrements						
Finances	2 229		3 090		(861)	
Personnel	5 692		5 237		455	
	7 921		8 327		(406)	
Total	160 725	2 763	153 410	2 744	7 315	19

Explication de la différence : Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 7,3 millions de dollars, soit 4.8 %, de plus que les prévisions du plan original, principalement à cause des facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• transfert d'autres activités, pour tenir compte de la mise à jour des installations TED (Finances);	1,3
• renforcement de la sûreté de l'aviation civile (Gestion ministérielle);	0,2
• diminution des frais récupérés pour l'entretien du système de traitement électronique des données (Finances);	0,5
• augmentation des fonds pour les besoins en capital;	2,0

	En millions de dollars
• augmentation des traitements et salaires attribuable aux paiements de rappel;	0,6
• augmentation des traitements et salaires pour tenir compte de la pénurie; et	1,1
• augmentation des dépenses diverses de fonctionnement.	1,6

Données sur le rendement et justification des ressources

Gestion de l'ensemble du Ministère :

Groupe de travail sur la cession des aéroports : Ce groupe de travail est responsable de la gestion et de la négociation de la cession d'aéroports fédéraux canadiens à des administrations aéroportuaires locales; il doit notamment élaborer les principes, les politiques et les analyses devant aboutir à des propositions de cession en règle.

Sécurité et planification d'urgence : Ce groupe a pour mission de mettre en place des plans d'urgence et de sûreté pour le système de transport multimodal national. Il élabore et met en oeuvre les politiques et les programmes législatifs de Transports Canada donnant effet à toutes les politiques de planification d'urgence et de sûreté du gouvernement qui s'appliquent au Ministère et au système de transport; il coordonne le programme de sûreté de l'aviation civile afin d'empêcher les actes illicites menaçant la sécurité de l'aviation civile, et il dirige et prépare toute la planification multimodale de Transports Canada aux niveaux national, international et de l'OTAN. Les initiatives du gouvernement en matière de cession des aéroports augmenteront la charge de travail dans le domaine de la sûreté et de la planification d'urgence.

Revue : Le groupe de la Revue assume les fonctions de vérification interne et d'évaluation des programmes, ainsi que les fonctions de secrétaire du Conseil d'examen des programmes. Les résultats obtenus, qui se présentent sous forme de notes d'évaluation et de recommandations subséquentes aux évaluations et aux vérifications, permettent au Ministère de réaliser des économies grâce à une meilleure utilisation des ressources. Le Ministère a approuvé plus de 95 % des recommandations du groupe de la Revue par le passé, et a donné suite à ces recommandations. Ce groupe entend maintenir le niveau actuel de couverture et de qualité de conseils dans l'avenir.

Affaires publiques : Cette unité, qui est présente dans la RCN et dans dix aéroports régionaux, a pour mission d'assurer la gestion et l'utilisation efficace des communications bilatérales, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Ministère. Pour cela, elle doit planifier, mettre en oeuvre et contrôler les plans de communication et donner des conseils à cet égard. Elle prévoit continuer sa production, deux fois par jour, de coupures de journaux, sa production hebdomadaire d'analyses et de résumés de rapports de presse, sa publication de rapports annuels, des magazines **Transpo** et **TC Express** de même que de brochures et dépliants divers. La mise au point de plans de communication pour chaque document du Cabinet (100 par année) et les principales activités du Ministère ainsi que d'un plan de communication stratégique annuel sera une priorité.

Inspecteur général de la sécurité du transport : Cette unité fait office de bureau central pour ce qui est de l'application de la politique, des procédures et pratiques ministérielles de sécurité du transport et des enquêtes connexes; elle dirige et gère en outre les activités de l'unité chargée des enquêtes sur les accidents maritimes. Les enquêteurs des bureaux régionaux et de l'Administration centrale enquêtent sur les accidents du transport maritime et ceux mettant en cause les équipages de navire. Le tableau 2-100 renferme les renseignements statistiques des cinq dernières années.

Tableau 2-100 : Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques de la charge de travail

Année	Nombre d'incidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de civile rapports publiés
1983	1 358	47	28
1984	1 397	52	38
1985	1 399	64	74
1986	1 401	35	76
1987	1 412	67	88

Finances :

Administration financière : La Direction de l'administration financière poursuivra ses efforts en vue d'atteindre une plus grande efficacité grâce à la mise au point de nouveaux systèmes financiers automatisés ou l'amélioration des systèmes financiers automatisés actuels.

Services administratifs : Pour répondre à une demande croissante de services tant à l'Administration centrale que dans les Régions, la Direction de l'Administration continuera d'introduire et d'élargir ses systèmes automatisés dans les secteurs de la production de publications, de la gestion de bibliothèques et de dossiers et de la planification de locaux.

Services du matériel et des marchés : L'ajout des stocks gardés en magasin et des stocks de navire a fait passer les biens matériels en stock de 35 millions de dollars à 86 millions de dollars depuis le 1er avril 1988. Lorsqu'ils seront terminés en 1989, les biens matériels en stock refléteront la valeur réelle en dollars des stocks de Transports Canada. On établit actuellement les besoins des utilisateurs pour un sous-système automatisé de gestion de l'aliénation qui doit être mis en oeuvre en 1989. On prévoit une hausse d'environ 10 % de la demande des services des marchés en 1989-1990. Les procédures de rapport automatisées des statistiques sur les marchés ont été améliorées et serviront bientôt de base pour mesurer le rendement.

Communications et informatique : La demande, calculée d'après le nombre de demandes de dépannage et de changement et le nombre d'utilisateurs, augmentera, en ce qui concerne la maintenance des applications, l'assistance à l'utilisateur et le réseau de Transports Canada, de 21 %, 60 % et 120 % respectivement au cours de la période de 1987-1988 à 1989-1990. La tendance vers l'automatisation pour améliorer la gestion des ressources se maintient. Les Communications et l'informatique ont joué un rôle de premier plan dans l'introduction et le développement de la planification de la gestion de l'information au Ministère. Un plan semblable est présentement mis au point pour le Groupe Aviation.

Conseils en gestion : Cette unité prévoit un accroissement de ses activités en réponse aux demandes d'aide faites par les gestionnaires relativement au rajustement de leurs organisations et de leurs procédés de gestion pour mettre en oeuvre les initiatives de sécurité, de développement régional et de communications et d'autres initiatives prévues dans les Priorités du Ministère. Bien que ses ressources aient été restreintes au cours de l'exercice de réduction des dépenses du Ministère, l'unité prévoit qu'en moyenne 90 % de ses recommandations seront acceptées.

Gestion des finances : Cette unité fournit des renseignements et des conseils aux cadres supérieurs du Ministère sur toutes les principales allocations de ressources financières. Elle coordonne la préparation et l'analyse des plans opérationnels, du Budget principal des dépenses, des programmes d'immobilisations et des autres rapports financiers de Transports Canada présentés au Conseil d'examen des programmes, et fournit aux gestionnaires régionaux des finances une direction fonctionnelle en matière de planification ou d'analyse financières.

Recouvrement des coûts et évaluation économique : Grâce à la mise sur pied de cette unité, bon nombre de fonctions essentielles au succès des efforts déployés par le Ministère pour augmenter ses recettes et réduire ses dépenses ont été consolidées. Ayant proposé de nouvelles directives et politiques de recouvrement des coûts en 1986-1987, cette unité continue de travailler à un plan global de mise en oeuvre de celles-ci qui fera l'objet de consultations publiques à la fin de 1988-1989 et au début de 1989-1990. De cette initiative se dégageront des améliorations considérables de la comptabilité analytique du Ministère.

Personnel :

Gestion de groupe : Cette unité regroupe les bureaux du sous-ministre adjoint Personnel, de l'adjoint exécutif et de l'unité de Gestion des ressources. Ce secteur des résultats importants a pour fonction première de gérer les ressources du Groupe par la mise au point et le perfectionnement de systèmes d'information et de garantir la réalisation des objectifs opérationnels du Groupe.

Gestion fonctionnelle : Cette unité comprend les Directions générales des relations de travail et des politiques de personnel et de planification qui fournissent aide et conseils fonctionnels à la haute direction du Ministère et aux agents régionaux du personnel.

Opérations de personnel : Cette unité comprend les Directions générales des opérations régionales du personnel et de l'affectation et du perfectionnement de la haute direction, qui sont directement responsables de la prestation des services du personnel aux gestionnaires du Ministère.

Formation : Cette unité comprend le Contrôle et la coordination de la formation, l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) et le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC).

L'IFTC offre des cours de formation technologique fondamentale et avancée à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des ingénieurs et techniciens en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre aussi des cours en technologie de la formation à l'intention des instructeurs et des cours de gestion des transports à l'intention des cadres du Ministère. En 1987-1988, l'IFTC a donné 107 040 jours-élèves d'instruction et prévoit en donner 112 000 en 1988-1989 et 1989-1990.

Le CGCC offre le programme de formation d'officiers, qui est un programme postsecondaire d'une durée de quatre ans en navigation ou en mécanique maritime. Ce programme, qui est offert en anglais ou en français, comprend le service en mer. Depuis 1969, le Collège a décerné 717 diplômes d'élèves-officiers. Le nombre d'élèves inscrits est actuellement de 30 en première année, 25 en deuxième, 25 en troisième et 29 en quatrième. De plus, le Collège offre des cours de perfectionnement aux officiers de la Flotte, ainsi que des cours d'une durée allant de 8 à 26 semaines, en vertu du programme d'aide à la formation maritime des Antilles. À ce jour, ce programme a décerné des diplômes à 365 élèves provenant de 18 États antillais.

Les tableaux 2-101 et 2-102 résument le rapport entre les années-personnes et les dépenses de l'Administration du Ministère et celles de l'ensemble du Ministère.

Tableau 2-101 : Rapport entre les dépenses de l'Administration du Ministère et le total des dépenses de fonctionnement du Ministère

(en milliers de dollars)	**Budget principal des dépenses 1989-1990**	Prévisions 1988-1989	Réel 1987-1988
Total pour le Ministère	**2 388 968**	2 336 005	3 579 471
Pourcentage de la différence	**2,3**	(34,7)*	
Administration du Ministère	**163 072**	164 769	160 725
Pourcentage de la différence	**(1,0)**	2,5	
Pourcentage du Total	**6,8**	7,1	4,5

* Importante diminution attribuable à la radiation spéciale de la dette de 1,3 milliard de dollars pour les sociétés d'État de Transports Canada en 1987-1988.

Tableau 2-102 : Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes pour l'ensemble du Ministère

	Budget principal des dépenses 1989-1990	Prévisions 1988-1989	Réel 1987-1988
Total pour le Ministère	**20 202**	20 578	20 933
Pourcentage de la différence	**(1,8)**	(1,7)	
Administration du Ministère	**2 499**	2 782	2 763
Pourcentage de la différence	**(10,2)**	0,7	
Pourcentage du total	**12,4**	13,5	13,2

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du Programme de Transports Canada par article courant. Y figurent les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. D'autres ventilations du tableau 3-1, établissant une distinction entre les besoins financiers comblés à même les crédits votés et ceux comblés à même le fonds renouvelable, sont présentées au tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2, 3-3.

Tableau 3-1: Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Personnel			
Traitements et salaires	841 820	826 351	797 573
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	132 550	128 574	119 636
Autres coûts	26 036	34 494	73 364
	1 000 406	989 419	990 573
Biens et services			
Transports et communications	101 163	104 393	109 965
Information	9 983	10 528	12 373
Services professionnels et spéciaux	182 729	189 709	223 305
Location	16 141	16 099	16 673
Achat de services de réparation et d'entretien	97 413	94 877	103 286
Services publics, fournitures et approvisionnements	144 873	137 162	155 117
Paiements aux sociétés d'Etat	863 875	788 490	2 125 229
Autres subventions et paiements	152 172	149 563	137 755
	1 568 349	1 490 821	2 883 703
Total des dépenses de fonctionnement	2 568 755	2 480 240	3 874 276
Capital			
Construction et/ou acquisition de terrain, de bâtiments et ouvrages	328 893	317 669	181 074
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	321 131	302 202	245 801
Total des dépenses en capital**	650 024	619 871	426 875
Paiements de transfert	297 858	336 580	287 400
Dépenses totales	3 516 637	3 436 691	4 588 551
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvables	1 127 669	1 100 686	1 009 079
Total des dépenses budgétaires nettes	2 388 968	2 336 005	3 579 472
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	17 260	1 000	1 000
	2 406 228	2 337 005	3 580 472

* Y compris les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés de 11 710 000 $ au Fonds renouvelable des aéroports en 1989-1990.
** Y compris les dépenses en capital de 84 613 000 $ au Fonds renouvable des aéroports en 1989-1990.

Le Tableau 3-2 donne un aperçu, pour l'ensemble du programme, de l'importance du financement provenant du Fonds renouvelable par rapport aux affectations.

Tableau 3-2: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Ministère en total

(en milliers de dollars)	Crédits votés			Fonds renouvelable		
	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Personnel						
Traitements et salaires	780 215	769 451	752 588	61 605	56 900	55 330
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	120 840	119 226	119 635	11 710	9 348	10 534
Autres coûts	24 549	28 256	30 513	1 487	6 238	5 143
	925 604	916 933	902 736	74 802	72 486	71 007
Biens et services						
Transports et communications	98 019	101 696	98 506	3 144	2 697	2 929
Information	9 393	9 851	10 351	590	677	549
Services professionnels et spéciaux	151 524	156 966	139 702	31 205	32 743	29 069
Location	15 513	15 578	15 293	628	521	585
Achat de services de réparation et d'entretien	89 366	87 058	70 896	8 047	7 819	7 496
Services publics, fourniture et approvisionnement	115 518	108 467	105 386	29 355	28 695	27 349
Paiements aux sociétés d'Etat	863 875	788 490	2 125 229	-	-	-
Autres subventions et paiements	12 813	5 875	7 524	139 359	143 688	129 805
	1 356 021	1 273 981	2 572 887	212 328	216 840	197 782
Dépenses de fonctionnement	2 281 625	2 190 914	3 475 623	287 130	289 326	268 789
Capital						
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages(08)	262 233	225 262	183 527	66 660	92 407	80 145
Construction et/ou acquisition de machines et de de matériels (09)	303 178	281 109	277 108	17 953	21 093	15 956
Dépenses en capital*	565 411	506 371	460 635	84 613	113 500	96 101
Paiements de transfert	297 858	336 580	287 401	-	-	-
Dépenses totales	3 144 894	3 033 865	4 223 659	371 743	402 826	364 890
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelables	738 376	642 386	576 783	454 293	458 300	432 295
Dépenses budgétaires nettes	2 471 518	2 391 479	3 646 876	(82 550)	(55 474)	(67 405)
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	17 260	1 000	1 000	0	0	0
	2 488 778	2 392 479	3 647 876	(82 550)	(55 474)	(67 405)

* Selon les Comptes publics de 1987-1988, les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés prévues au Fonds renouvelable sont inscrites sous la rubrique Toutes autres dépenses. De même, les salaires et traitements, les services professionnels et spéciaux, et les services publics ayant trait au capital sont inscrits dans les Comptes publics sous la rubrique Articles courants autres que 08 et 09. Les données fournies pour 1989-1990 et 1988-1989 dans le tableau présentent la même distinction dépenses d'exploitation/dépenses en capital qui est mise en application dans la gestion du Fonds.

Le Groupe de Gestion des aéroports de Transports Canada comprend les principaux aéroports fédéraux qui sont financés au moyen d'un fonds renouvelable, ainsi que les aéroports financés par l'État et les aéroports faisant l'objet d'une entente de développement, ces derniers étant financés au moyen d'affectations.

Le tableau 3-3 fournit les détails des divers mécanismes de financement qui constituent l'ensemble des sources de financement du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 3-3: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Crédits votés			Fonds renouvelable		
	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	**Budget des dépenses 1989-1990**	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Personnel						
Traitements et salaires	**82 681**	76 849	84 513	**61 605**	56 900	55 330
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	**12 816**	12 500	14 267	**11 710**	9 348	10 534
Autres coûts	**5 039**	7 539	9 587	**1 487**	6 238	5 143
	100 536	96 888	108 367	**74 802**	72 486	71 007
Biens et services						
Transports et communications	**10 656**	9 168	9 380	**3 144**	2 697	2 929
Information	**810**	830	711	**590**	677	549
Services professionnels et spéciaux	**28 695**	34 801	24 481	**31 205**	32 743	29 069
Location	**2 672**	2 167	2 392	**628**	521	585
Achat de services de réparation et d'entretien	**4 153**	3 482	3 372	**8 047**	7 819	7 496
Services publics, fournitures et approvisionnement	**32 945**	26 705	28 297	**29 355**	28 695	27 349
Paiements aux sociétés d'État	**-**	-	-	**-**	-	-
Autres subventions et paiements	**6 247**	-	603	**139 359**	143 688	129 805
	86 178	77 153	69 236	**212 328**	216 840	197 782
Dépenses de fonctionnement	**186 714**	174 041	177 603	**287 130**	289 326	268 789
Capital						
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages (08)	**103 889**	73 894	95 489	**66 660**	92 407	80 145
Construction et/ou acquisition de machines et de matériels(09)	**13 408**	42 106	34 467	**17 953**	21 093	15 956
Dépenses en capital*	**117 297**	116 000	129 956	**84 613**	113 500	96 101
Paiements de transfert	**48 826**	37 103	32 696	**-**	-	-
Dépenses totales	**352 837**	327 144	340 255	**371 743**	402 826	364 890
Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelables	**352 837**	320 300	361 647	**454 293**	458 300	432 295
Dépenses budgétaires nettes	**-**	6 844	(21 392)	**(82 550)**	(55 474)	(67 405)

* Prendre note des observations fournies au Tableau 3-2.

2. Besoins en personnel

Le tableau 3-4 ventile le nombre d'employés par activité et le tableau 3-5 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 27,3 % des dépenses brutes totales du Programme.

Tableau 3-4: Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Politiques et Coordination	297	357	350
Marine/Garde côtière canadienne	6 062	6 054	6 073
Aviation	6 904	7 054	7 031
Gestion des aéroports - principaux fédéraux	1 801	1 792	1 787
- financés par l'Etat	2 226	2 229	2 629
Sous-total	4 027	4 021	4 416
Surface	413	310	275
Administration du Ministère	2 499	2 782	2 763
	20 202	20 578	20 908
% de variations par rapport à l'année précedente	(1,8)	(1,6)	

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1989-1990
	1989-90	1988-89	1987-88		
Gestion	294	277	290	56 200 - 123 400	74 224
Scientifique et professionnel					
Architecture et planification urbaine	6	3	33	20 623 - 92 700	51 609
Chimie	8	7	10	17 425 - 80 700	42 124
Economie, sociologie et statistique	115	114	110	16 185 - 77 100	54 341
Enseignement	29	31	33	15 334 - 80 700	51 557
Génie et arpentage	497	490	630	25 715 - 92 700	54 841
Bibliothéconomie	10	11	11	22 042 - 52 255	38 343
Science physique	8	5	11	19 957 - 80 700	51 920
Psychologie	5	6	6	26 434 - 61 561	50 300
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1 062	1 039	1 048	15 178 - 64 300	41 651
Administration des systèmes informatiques	157	173	190	21 587 - 70 665	43 976
Administration financière	211	212	222	14 100 - 63 177	45 788
Services d'information	50	53	46	15 055 - 64 300	46 900
Organisation et méthodes	30	32	34	15 395 - 64 300	48 498
Gestion du personnel	184	207	200	14 737 - 60 493	44 505
Administration des programmes	808	807	778	15 178 - 64 300	44 216
Achat et approvisionnement	118	121	122	14 155 - 64 300	39 115
Technique					
Opérations des aéronefs	572	572	605	40 455 - 63 173	53 940
Contrôle de la circulation aérienne	2 048	2 076	2 087	16 922 - 70 971	55 540
Dessin et illustration	123	110	133	17 248 - 44 693	34 003
Soutien de l'enseignement	2	1	3	11 884 - 31 617	24 914
Electronique	1 654	1 653	1 738	19 025 - 59 468	43 142
Génie et soutien scientifique	289	258	378	15 568 - 56 395	40 952

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel (Suite)

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1989-1990
	1989-90	1988-89	1987-88		
Technique générale	824	832	833	14 009 - 61 735	37 727
Photographie	2	2	3	19 071 - 34 751	28 155
Opérations radio	1 174	1 205	1 001	16 481 - 53 763	34 930
Officiers de navire	940	927	934	24 017 - 64 105	37 424
Soutien des sciences sociales	62	71	67	14 009 - 64 044	37 595
Inspection technique	559	514	496	14 009 - 63 962	47 478
Soutien administratif					
Communications	51	57	63	17 034 - 35 284	26 984
Traitement des données	69	76	69	14 912 - 41 166	27 603
Commis aux écritures et aux règlements	2 106	2 059	2 063	14 338 - 35 194	24 285
Mécanographie	33	31	47	14 042 - 28 019	21 205
Secrétariat, sténographie, dactylographie	719	720	761	14 210 - 35 419	24 081
Exploitation					
Pompiers	589	639	674	24 735 - 47 490	34 230
Manoeuvres et hommes de métier	2 320	2 474	2 519	17 281 - 43 181	29 710
Services divers	207	185	187	14 755 - 44 350	25 942
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	102	111	122	20 996 - 40 948	28 853
Gardiens de phare	215	334	352	17 777 - 32 984	25 319
Équipages de navire	1 783	1 790	1 793	21 444 - 33 288	25 441
Autres (Cadets, A-P d'immobilisation)	167	221	427		

Note : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 1988. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

	Années-personnes non-contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1989-1990
	1989-90	1988-89	1987-88		
Autres	18	-	-	0 - 147 700	46 880

3. Dépenses en capital

Les dépenses en capital du crédit voté et ceux du fonds renouvelable prévus de 750 millions de dollars en 1989-1990 comptent pour 29,6 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-6 ventile les dépenses en capital par activité.

Tableau 3-6: Ressources en capital par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Pour détails voir page
Politiques et Coordination[1]	18 502	1 252	1 241	-
Marine/Garde côtière canadienne[2]	115 591	181 000	130 121	3-7
Aviation	296 279	195 000	185 508	3-15
Gestion des aéroports				
- fonds renouvables[3]	117 297	116 000	129 956	3-29
- crédits votés	84 613	113 500	96 101	3-34
	201 910	229 500	226 057	
Surface[4]	3 048	3 147	2 628	-
Administration du Ministère	14 694	9 972	11 181	3-44
Total du Ministère	650 024	619 871	556 736	
% de variations par rapport à l'année précédente	4,9	11,3		

[1] A été ajouté à la dernière minute au Budget principal de 1989-1990, à l'activité Politiques et Coordination, un budget de 45 000 000 $ réparti sur une période de trois ans pour la construction d'un traversier pour les services de traversier entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse ainsi que des installations de traversier connexes. Le projet sera transféré au cours de l'année à l'activité Marine et sera géré par cette dernière. Le projet figure à la page 3-9 du programme d'immobilisations de la Marine.
[2] Voir le note au bas du Tableau 2-12, p. 2-22.
[3] Les ressources en capital du fonds renouvelable sont des crédits statutaires et par conséquent ne sont pas comprises dans les ressources en capital du crédit 5 à la page 1-4, c'est-à-dire 565 411 000 $.
[4] Les ressources en capital pour l'activité Surface sont constituées surtout de mobiliers de bureau et de véhicules pour les essais. Aucun de ces postes pris individuellement n'est supérieur à 250 000 $. C'est pourquoi aucun détail n'est fourni pour ces projets.

Les tableaux 3-7 à 3-10 donnent, par activité, toutes les projets d'immobilisations approuvés dont le coût estimatif total est d'au moins 250 000 $. On anticipe cependant que les dépenses seront moindres étant donné les délais aux échéanciers au chapitre des contrats et de la construction.

Pour mieux expliquer le Programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, par province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras, le projet est de nature nationale, provinciale, ou régionale.

Les projets dont le coût estimatif total a varié à la hausse ou à la baisse de 20 % ou de 1,0 million de dollars (selon le plus important des deux) sont signalés par de petits chiffres arabes placés devant l'emplacement ou le sous-projet en cause à un emplacement donné. Des renvois indiquent où trouver de brèves explications de ces changements importants.

Se reporter à la page 3-44 pour obtenir des détails sur quatre grands projets de l'État confiés à Transports Canada.

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Systèmes de navigation maritime					
1.Construction d'un navire de classe 700	9 158	7 516	7 399	**117**	-
Modernisations de navires					
2. - NGCC Provo Wallis.....	12 700	15 893	93	**14 500**	1 300
- NGCC Tracy	8 751	8 751	4 592	**3 524**	635
Acquisition d'hélicoptères légers rehaussés	49 400	49 400	-	**1 000**	48 400
Déglaçage et opérations dans l'Arctique					
Modernisation de navire					
3.- NGCC Louis St-Laurent.....	75 829	95 516	14 516	**50 000**	31 000
Recherche et sauvetage maritimes					
Construction d'un embarcation prototype de R et S à redressement automatique (ARUN)	3 642	3 642	3 582	**60**	-
4.Acquisition de deux navires R et S de Classe 500	47 454	44 087	12 000	**29 740**	2 347
5.Classe 600 (Remplacement Darby)	53 000	62 577	-	**1 000**	61 577
ARUN (Remplacement Classe "S")	3 178	3 178	2 186	**942**	50
(anciennement Remplacement du NGCC Spume)					

1. à 5. Voir page 3-13 pour l'explication de variation

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE					
TERRE-NEUVE					
St. John's -					
Reconstruction du quai à la base	-	4 765	831	**3 934**	-
Goose Bay/Sud du Labrador -					
Site périphérique VHF	736	736	394	**342**	-
Stephenville - Garde côtière -					
Construction d'une base secondaire	2 860	2 860	1 145	**1 715**	-
Comfort Cove -					
Rénovation des bâtiments à la station émettrice	512	512	429	**83**	-
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Base de la GC à Charlottetown -					
Rénovations de l'édifice d'administration	1 355	1 355	350	**1 005**	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Dartmouth -					
Revendication de terrains et extension d'un second accès	892	882	552	**330**	-
6. **Canso Canal -**					
Dispositif d'assèchement et construction d'éléments sous la mer	2 895	5 095	464	**3 101**	1,530
QUÉBEC					
Réparation et remplacement des antennes du nord	999	996	712	**284**	-
Sorel -					
Reconstruction des ateliers	5 451	5 408	1 288	**3 610**	510
Québec -					
Remplacement de Radar - Services du Trafic Maritime	6 649	6 665	3 461	**3 204**	-

6. Voir page 3-14 pour l'explication de variation

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
QUÉBEC (suite)					
Montréal -					
Remplacement de Radar - Services de Trafic Maritime	9 515	9 097	1 104	**5 158**	2 835
Rénovation de phares à valeur patrimoniale	866	866	265	**243**	358
Heath Point - Améliorer le Site de communication VHF...	-	1 622	-	**803**	819
ONTARIO					
Installation de l'alimentation électrique des phares	1 267	1 469	663	**193**	613
Réaménagement de la base de Sault Ste Marie	-	4 516	65	**2 131**	2 320
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Prince Rupert - Remplacement d'habitations aux phares ...	846	842	357	**111**	374
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Brise-glace Polaire 8-Conception	13 800	13 800	12 200	**1 600**	-
POUR PLUSIEURS-PROVINCES					
Traversier de Northumberland - terminaux	-	15 400	500	**100**	14 800
Traversier de Northumberland - navire	-	29 600	850	**100**	28 650
7. Acquisition de Position d'Urgence Indiquant les Balises Radio (EPIRB) pour les navires de la Garde côtière	669	1 748	975	**95**	678
Remplacement des consoles de communications à bord des navires	3 810	3 820	2 591	**500**	729
Acquistion des goniomètres VHF	3 028	3 028	63	**350**	2 615

7. Voir page 3-14 pour l'explication de variation

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
POUR PLUSIEURS - PROVINCES (suite)					
Acquisition de système de communications sur support en papier pour les navires de la Garde côtière	3 254	3 254	365	**630**	2 259
Programme de télésurveillance des phares	12 144	12 294	8 804	**2 038**	1 452
Acquisition d'équipement pour mesurer la distance pour les navires de la GCC	2 068	2 068	1 575	**493**	-
Énergie électrique pour les phares et remplacement des optiques - Phase I	2 957	2 957	1 471	**1 486**	-
Remplacement des alarmes et détecteurs de brume - Phase I	2 750	2 750	1 339	**1 411**	-

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS					
TERRE-NEUVE					
Cornerbrook -					
Restauration du terminal pour conteneurs	17 000	16 994	7 085	9 909	-
Reconstruction du quai:					
Argentia	4 863	4 683	1 445	2 900	338
St. Lewis	1 758	1 766	1 276	490	-
Charlottetown	-	1 895	60	1 180	655
8. **Long Pond** -					
Réparation du quai	4 400	3 170	2 393	777	-
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Souris -					
Aménagement du port et acquisition de Terrains PHASE II	4 420	4 771	1 954	2 817	-
Reconstruction du havre de bateaux	2 548	2 548	548	2 000	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Iona -					
Reconstruction du quai	1 489	1 819	1 734	85	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Sand Point -					
Extension du quai en forme de "L" et l'acquisition d'un terrain auxiliaire ...	9 937	9 933	9 693	240	-

8. Voir page 3-14 pour l'explication de variation

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (fin)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS					
QUÉBEC					
Reconstruction de quais:					
Saint Augustin	6 000	6 981	4 251	**2 730**	-
Harrington Harbour	1 512	2 203	99	**2 000**	104
Tête-à-la-Baleine	4 475	5 182	290	**3 760**	1 132
Cap-aux-Meules	3 157	4 044	1 947	**2 097**	-
9.**Les Méchins**	6 390	8 500	560	**6 940**	1 000
St-Ignace-de-Loyola	3 505	3 505	253	**2 100**	1 152
Paspébiac	6 676	6 676	115	**1 000**	5 561
Trois Pistoles/Les Escoumins	-	18 838	-	**863**	17 975
Tadoussac	-	6 144	-	**216**	5 928
Baie Comeau -					
Restauration du havre	11 978	11 978	444	**7 460**	4 074
ONTARIO					
Ile Pelée -					
Développement des installations des traversiers	-	10 793	-	**1 000**	9 793

9. Voir page 3-14 pour l'explication de variation

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1. Construction d'un navire de classe 700 La diminution des coûts est attribuable principalement aux offres reçues qui étaient plus basses que la prévision.	3-7	9 158	7 516	(1 642)
2. Modernisation - NGCC Provo Wallis L'augmentation du coût prévu résulte d'une révision des prévisions budgétaires.	3-7	12 700	15 893	3 193
3. Modernisation - NGCC Louis St. Laurent Le coût total estimatif précédent était une prévision de coûts de classe C, et après révision devient une prévision de coûts de classe B.	3-7	75 829	95 516	19 687
4. Recherche et sauvetage maritimes - Acquisition de deux navires R et S de Classe 500 La diminution des coûts relatifs à ce projet découle principalement d'une révision à la classe des prévisions budgétaires.	3-7	47 454	44 087	(3 367)
5. Recherche et sauvetage maritimes - Classe 600 (Remplacement Darby) Les coûts augmentés relatifs à ce projet découlent principalement d'une révision à la classe prévisions budgétaires.	3-7	53 000	62 577	9 577

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
6. Canso Canal - Dispositifs d'assèchement et construction d'éléments sous la mer L'augmentation des coûts est attribuable principalement à une révision subséquente des travaux à effectuer et des coûts de ces travaux.	3-8	2 895	5 095	**2 200**
7. Acquisition de position D'urgence Indiquant les balises Radio (EPIRB) pour les navires Garde côtière L'augmentation des coûts est attribuable principalement à une augmentation dans la quantité d'unités requises et le prix de chaque unité.	3-9	669	1 748	**1 079**
8. Long Pond - Réparation du quai La diminution des coûts relatifs à ce projet découle principalement d'une révision à la classe des prévisions budgétaires.	3-11	4 400	3 170	**(1 230)**
9. Les Méchins - Reconstruction du quai L'augmentation des coûts relatifs à ce projet découle principalement d'une révision à la classe des prévisions budgétaires.	3-12	6 390	8 500	**2 110**

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

ACC	Centre de contrôle régional
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes
ATB	Aérogare
ATB/OPS	Aérogare/Exploitation
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé
BILCOM	Projet de communications bilingues
CAATS	Automatisation du Système Canadien de la Circulation Aérienne
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle
DCPC	Communications directes Contrôleur-Pilote
DF	Radiogoniomètre
DME	Equipement de mesure de distance
DVOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service
EDP	Traitement électronique des données
EMD	Détection électronique magnétique
FSS	Station d'information de vol
GAATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander
HF	Haute fréquence
ICCS	Système intégré de contrôle et communications
IF	Repère intermédiaire
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrisssage aux instruments
JETS	Système en route-terminal conjoint
LOC/DME	Alignement de piste/Equipement de mesure de distance
MACS	Commutateur modulaire de communications aéronautiques
MIDS	Système polyvalent de l'affichage de l'information
MLS	Système d'atterrissage micro-ondes
MODS	Modifications
NDB	Radiophare non directionnel
PAL	Station périphérique
P.I.A.	Aéroport international Lester B. Pearson
RAMP	Le Programme de modernisation des radars
RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale (simulateurs)
RATS	Simulateur de la circulation aérienne régionale
RCO	Installation radio télécommandée
R&D	Recherche et développement
RDPS	Système de traitement des données radar
RFSS	Station d'information de vol télécommandée
RVR	Portée visuelle de piste
SCA	Services de la circulation aérienne
SNA	Système de navigation aérienne
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TCU	Unité de contrôle terminale
TELECOM	Télécommunications
TWR	Tour de contrôle
UHF	Ultra hautes fréquences
VHF	Très haute fréquence
VHF-AM	Très haute fréquence - Modulation d'amplitude
VHF-DF	Très haute fréquence/ Radiogoniomètre
VIP/OIDS	Projection d'information/ d'affichage d'information opérationnelle
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
VOR/DME	Radiophare VHF omnidirectionnel /Equipement de mesure de distance
VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
VOT	Appareil de vérification de récepteur

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1988-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE					
Administration centrale - Ottawa					
Amélioration de RDPS au Centre de recherches & expérimentation	2 066	2 066	1 936	130	-
ASDE Phase II	13 800	13 800	13 587	213	-
1.Groupes électrogènes sans coupures - acquisition en gros	18 000	14 475	600	7 642	6 233
Programme d'évaluation d'affichage de données de vol	445	445	435	10	-
Système national de traitement de donnés de vol	7 724	7 724	7 230	494	-
Modifications et majoration du système GAATS	2 979	2 979	1 838	1 123	18
Programme de planification d'urgences	750	790	260	250	280
Projet en cours : soutien du logiciel et du matériel du Système national de traitement des données de vol	2 924	2 924	1 509	1 000	415
Imprimantes de fiche des données progression de vol	1 818	1 818	777	1 041	-
Commutateur modulaire des communications aéronautiques (MACS)	48 570	48 634	16 853	18 188	13 593
Achat de simulateurs de formation ICCS	7 407	7 407	501	2 000	4 906
Recherche et développement - Systèmes de sécurité aéroportuaires	3 923	3 923	2 005	1 114	804
2.Émetteurs - récepteurs VHF-AM mobiles	12 773	2 793	-	625	2 168
Techniques de communication à longue portée à l'Aviation civile	416	416	274	62	80

1. Voir p. 3-27 pour l'explication des variations.
2. Voir p. 3-27 pour l'explication des variations.

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (Suite)					
Administration centrale - Ottawa (suite)					
Système d'affichage multi-usages d'information de vol (MIDS)	6 991	6 991	448	5 382	1 161
Système automatique d'observation de la température (AWOS)..	951	951	181	745	25
Instruments de calage altimétrique.....	953	953	122	589	242
Radiogoniomètre VHF-DF-aides à la navigation.....	4 715	4 755	2 096	1 390	1 269
Acquisition des systèmes - VOR/DME.....	9 669	9 669	7 929	500	1 240
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de support....	43 010	43 010	6 760	12 966	23 284
Programme de remplacement des TACAN.....	4 455	4 455	564	1 000	2 891
Acquisition en gros des radiogoniomètres VHF-DF aides à la navigation.....	3 497	3 497	-	200	3 297
Appareil de repérage d'avion autonome.....	5 926	5 926	5 447	180	299
Equipement d'inspection de vol.....	887	887	341	242	304
Acquisition de l'équipement pour ILS.....	4 940	4 940	4 488	452	-
Programme de remplacement des ILS à tubes.....	6 211	6 211	5 352	859	-
Programme de remplacement des ILS à tubes-Phase II.....	12 469	12 469	10 487	1 573	409
Aides de précision à l'approche et à l'atterrisage	960	960	873	87	-
Développement de l'équipement de précision DME.....	450	450	423	27	-
Programme de modernisation des radars (RAMP).....	810 504	810 504	487 671	157 004	165 829
Système d'information de gestion d'inspection en vol.....	600	601	469	132	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Administration centrale - Ottawa (suite)					
Installations combinées du système de navigation aérienne à Ottawa.....	51 359	51 358	14 938	23 747	12 673
Achat d'équipement DME pour la Rive nord.....	916	916	257	238	421
CAATS - Spécifications et évaluation.....	2 488	2 488	2 257	231	-
Remplacement de pylône d'information d'anémomètre	-	347	-	347	-
Projet d'infographie du service d'information aéronautique.....	-	520	-	132	388
Projet d'ingenierie et d'intégration des systèmes....	-	61 543	6 500	14 687	40 356
Système d'enregistrement de données d'appel.....	-	405	165	240	-
Études et évaluation du CAATS.....	-	450	300	150	-
Amélioration et modernisation des opérations FSS de Gander.....	-	3 382	2 528	331	523
Équipement de communication HF pour les FSS.....	-	2 663	2 414	249	-
Étude du système de communication pour la surveillance dépendante automatique.....	-	2 648	185	427	2 036
Acquisition en gros de systèmes VHF/DF.....	-	4 176	20	214	3 942
Système d'affichage de l'information opérationelle OIDS-2 et OIDS-1-Radar et automatisation.....	-	5 496	500	3 428	1 568
Acquisition de microphones à main et de combinés de systèmes de communication.	-	480	1	479	-
Achat en gros et installation de systèmes transmissiomètres	-	7 528	-	2 422	5 106
Achat de moniteurs/contrôleurs	-	5 190	-	2 660	2 530

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake -					
Construction d'une nouvelle partie d'un ATB-SNA.....	1 113	1 287	407	880	-
Remplacement de cables de FEC à VHF/DR à LOC.	-	258	-	258	-
Gander -					
Rénovation du centre de contrôle régional.....	346	355	33	322	-
ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD					
Charlottetown -					
Remplacement du VOR/TAC à tubes.....	713	727	428	267	32
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Bureau régional de Moncton -					
Système automatisé de gestion des données opérationelles d'administration.....	-	1 234	70	670	494
Etablissement de liaisons de télécommunications pour les stations terriennes de communications par satellites.....	-	992	-	186	806
Moncton -					
Remplacement du bâtiment VOR/TAC.....	-	520	-	15	505
Saint-Jean -					
Construction de la tour de contrôle.....	3 091	3 051	149	42	2 860

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
QUÉBEC					
Akulivik -					
Achat et installation d'un NDB	-	343	-	324	19
Alma -					
Normalisation d'un NDB	257	257	51	206	-
Aupaluk -					
Achat et installation d'un NDB	-	352	-	333	19
Blanc Sablon -					
Achat et installation d'un LOC/DME	-	1 397	1 375	22	-
Bonaventure -					
Installation d'un NDB	411	411	81	330	-
Chevery -					
Installation d'un LOC/DME	1,708	1 708	1 694	14	-
Havre St-Pierre -					
Installation d'un LOC/DME	1 204	1 056	886	170	-
Iles de la Madeleine -					
Installation d'un VHF à la FSS	-	355	-	185	170
Kangiqsualujjuaq -					
Achat et installation d'un NDB	461	395	-	359	36
La Grande -					
Installation d'un VHF à la FSS	-	485	-	315	170
Mont Joli -					
Installation d'un VHF-DF	305	315	-	117	198
Remplacement du système MCC-FSS	-	607	-	85	522
Montreal -					
3. Correction des déficiences mécaniques - Bâtiment ACC	872	2 956	276	1 994	686
4. Remplacer la tour de contrôle	3 676	8 733	759	579	7,395

3. Voir p. 3-27 pour l'explication des variations.
4. Voir p. 3-28 pour l'explication des variations.

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
QUÉBEC (suite)					
Bureau régional de Québec -					
Remplacement des émetteurs-récepteurs HF.	708	708	636	72	-
Installation d'une station de MIDS III.....	-	320	-	133	187
Rouyn - Noranda					
Installation d'un ILS....	-	1 089	-	898	191
5. Déménagement de la station d'information de vol....	1 840	2 930	1 324	1 606	-
Sherbrooke -					
Remplacement d'équipement VORTAC et travaux connexes.....	-	682	-	350	332
Installation d'un VHF-DF.	323	145	-	145	-
St-Augustin de Duplessis -					
Installation d'un LOC/DME	-	582	-	62	520
St-Honoré -					
Normalisation d'un NDB...	292	292	55	237	-
Tasiujaq -					
Installation d'un NDB....	296	305	58	247	-
Ville-Marie -					
Installation d'un NDB....	-	368	-	348	20
ONTARIO					
Atikokan -					
Déménagement du RCO	-	634	-	546	88
Big Trout Lake -					
Déménagement du NDB	-	297	-	8	289
Fort Hope -					
Installation d'un NDB	463	462	366	96	-
Hamilton - Mt.-Hope -					
Remplacement du CCS par un MACS.....	-	314	-	98	216
Kingston -					
Amélioration d'un ILS....	801	756	63	693	-
Muskrat Dam -					
Établissement d'un NDB...	-	397	-	70	327

5. Voir page 3-28 pour l'explication des variations.

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
Oshawa -					
Remise à neuf de la tour de contrôle.....	-	437	-	298	139
Ottawa -					
Installation d'un ASDE ..	1 879	1 879	1 823	56	-
Pickering -					
Promulgation du plan de zonage enregistré.....	269	269	183	86	-
Pickle Lake -					
Déménagement du AES.....	-	317	30	287	-
Sioux Narrows -					
Remplacement du VORTAC...	-	256	172	84	-
Toronto Island -					
Installation d'un VHF/DF.	-	260	135	125	-
Remplacement du CCS par un MACS.....	-	314	-	99	215
Installation du MLS et les structures de soutien...	6 510	6 739	6 067	672	-
Toronto (P.I.A.) -					
Installer le troisième écran de RATD.....	1 429	1 429	-	1 244	185
Ajouter VIP/OIDS à RATS..	423	418	-	418	-
Amélioration de l'antenne d'alignement.....	-	331	-	128	203
Addition de quatre secteurs au Centre de contrôle régional.....	-	385	200	185	-
Systèmes VOR/DME pour le secteur "Bedpost".....	-	4 914	1 192	1 185	2 537
Bureau régional de Toronto -					
Remplacement de l'équipement à balayage "Quindar" à tubes.....	-	492	268	224	-
Rénovation de la tour de contrôle mobile grand modèle.....	-	351	41	310	-
Déménagement de l'école SCA au bâtiment de la tour.....	-	909	-	51	858
Plan de logement.....	-	269	91	178	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
Wawa -					
Installation du VHF/DF...	397	397	-	292	105
MANITOBA					
Brandon -					
Remplacement du VORTAC...	592	475	417	58	-
Gillam -					
Etablissement du RFSS....	335	338	19	319	-
Langruth -					
Remplacement du VORTAC...	520	525	403	122	-
St. Andrews -					
Etablissement du VORTAC..	303	300	298	2	-
Thompson -					
Remplacement du système ILS et de ses montures frangibles.....	-	830	789	41	-
Winnipeg -					
Etablissement d'un nouveau centre de contrôle régional.....	27 043	27 067	26 601	85	381
Bureau régional de Winnipeg -					
Articles supplémentaires pour les tours ATC, IFR & TCU.....	267	274	178	47	49
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
Aérogare/Station d'information de vol....	-	1 157	1 116	41	-
North Battleford -					
Etablissement d'un VHF/DF	-	367	-	7	360
Déménagement de l'émetteur	-	325	-	8	317
Saskatoon -					
Remplacer et déménager le VORTAC.....	470	426	421	5	-
Swift Current -					
Etablissement d'un VHF-DF	274	288	275	13	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Yorkton -					
Etablissement d'un VHF/DF	-	296	-	4	292
ALBERTA					
Calgary -					
Construction de la tour de contrôle de l'immeuble des opérations aériennes	16 387	16 379	14 810	1 483	86
Regroupement des installations de communications.....	314	314	281	33	-
Edmonton -					
Déménagement du VORTAC sur le site aéroportuaire et remplacement de l'équipement.....	1 305	1 305	-	70	1 235
Bureau régional d'Edmonton -					
Remplacement de l'équipement de signalisation sélective SSI aux stations d'information de vol et au tours de contrôle.....	-	314	104	210	-
Empress -					
Remplacement du VOR/TACAN à tubes.....	-	541	-	23	518
Lethbridge -					
Remplacement du VOR à tubes.....	-	408	-	14	394
Lloydminister -					
VHF/DF pour la station d'information de vol....	482	509	244	265	-
Whitecourt -					
VHF/DF à la FSS.....	-	296	-	12	284
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Atlin -					
Installation d'un NDB....	-	609	-	360	249
Dawson Creek -					
Rénovation de la FSS.....	1 825	1 832	1 601	231	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Golden -					
Etablissement d'une station météorologique.....	-	250	-	**250**	-
Pitt Meadows -					
Achat d'équipement de module des messages enregistrés et installation d'un MACS dans la tour.....	-	679	-	**303**	376
Princeton -					
Remplacement VOR à tubes par un à semi-conducteurs	591	591	-	**106**	485
Smithers -					
Déménagement de la FSS...	1 244	1 275	539	**736**	-
Bureau régional de Vancouver -					
Remplacement de l'installation du câblage.....	-	423	-	**423**	-
Victoria -					
Agrandissement de la tour de contrôle.....	3 125	3 125	3 105	**20**	-
Remplacement du ILS.....	842	842	701	**141**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Cambridge Bay -					
VHF-DF pour la station d'information de VOL....	303	303	136	**167**	-
Clyde River -					
Réaménagement du NDB.....	477	477	59	**418**	-
Coral Harbour -					
Construction d'un abri pour les passagers - CARS	429	436	375	**61**	-
Iqaluit -					
Installation d'une station satellite privée.....	-	481	310	**171**	-
Resolute Bay -					
Rénovation du site de transmetteur télécommandé	-	331	-	**331**	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
YUKON					
Whitehorse -					
Rénovation de la tour de contrôle.....	-	1 610	263	**75**	1 272
RÉGLEMENTATION AÉRIENNE					
Administration Centrale - Ottawa					
Ordinateur pour la section de l'entraînement de vol et de l'éducation aéronautique.....	-	720	137	**583**	-
Système national d'information des transporteurs aériens (NACIS)	-	980	-	**980**	-
ALBERTA					
Bureau régional d'Edmonton -					
Achat d'un réseau informatique local et d'une imprimante au laser.....	-	261	-	**61**	200
COLOMBIE BRITANNIQUE					
Bureau régional de Vancouver -					
Achat d'un système de micro-ordinateur.....	402	349	169	**60**	120
ANALYSE ET PROMOTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE					
Administration centrale - Ottawa					
Vidéo sur la sécurité aérienne	483	483	161	**161**	161
SERVICES DE VOL					
Administration centrale - Ottawa					
Construction d'un poste de travail pour les Commissionnaires.....	-	662	-	**75**	587

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1.Ottawa - Groupes électrogènes sans coupures - Acquisition en gros	3-16	18 000	14 475	(3 525)
Une réévaluation de l'acquisition de systèmes électrogènes sans coupures à la lumière de projet RAMP s'est soldée par la réduction du nombre de systèmes requis de 33 à 23.				
2.Ottawa - Émetteurs - récepteurs VHF-AM mobiles	3-16	12 773	2 793	(9 980)
Une réévaluation majeure des exigences opérationnelles fut entreprise. Les résultats de cette évaluation se réflètent dans la réduction du nombre total d'unités a acquérir et de leur coût. De plus, les coûts précédemment estimés incluaient des dépenses qui incomberont au Groupe de gestion des aéroports. Le coût total estimatif actuel représente la portion de l'Aviation seulement.				
3.Montréal - Correction des déficiences mécaniques - Bâtiment ACC	3-20	872	2 956	2 084
L'envergure des problèmes mécaniques reliés au ACC a été réévaluée avec un résultat fort différent de celui d'évaluations antérieures. La réévaluation a pris en considération le besoin de maintenir la continuité des services au ACC, ce qui n'avait pas été envisagé auparavent.				

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Aviation (suite)

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
4.Montréal - Remplacer la tour de contrôle	3-20	3 676	8 733	**5 057**
L'augmentation de 5 057 000 $ résulte d'une ré-évaluation des options disponibles, avec pour conséquence un changement quant à l'option préférée. Ce changement d'option fut causé par: des problèmes de construction imprévus; le regroupement de tous les services du SNA sous un même toit; et l'identification de besoins opérationnels spécifiques, omis dans la présentation initiale.				
5.Rouyn-Noranda - Déménagement de la Station d'information de vol	3-21	1 840	2 930	**1 090**
Un examen des besoins a permis d'identifier un certain nombre d'omissions dans le plan initial. Celles-ci incluent les besoins opérationnels d'espace en général aussi bien que de l'espace additionnel en fait de postes de travail pour accueillir de nouveaux systèmes. Des examens du sol ont révélé que la fondation nécessitait une base plus solide, ce qui a aussi contribué à une augmentation du coût total du projet.				

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
GROUPE DE GESTION DES AÉROPORTS					
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale - Ottawa					
Principaux Aéroports Fédéraux					
Emetteurs - récepteurs mobile (GGA - portion).....	-	1 359	-	575	784
Balayeurs mécaniques (6) pour les pistes.....	1 038	866	446	420	-
1. Remplacer les unités d'alimentation à coupure....	7 371	2 913	1 612	1 301	-
Remplacer les régulateurs constant et courant....	-	2 204	1 136	1 068	-
Aéroports Financés par l'État					
Emetteurs-récepteurs mobile (GGA - portion).....	-	5 159	-	883	4 276
2. Souffleuses.....	7 197	5 103	2 933	2 170	-
Balayeurs mécanique pour les pistes.....	8 116	7 163	4 575	2 588	-
Remplacer les régulateurs constant et courant....	-	1 850	1 202	648	-
Plan national pour le contrôle du système de climatisation.....	-	2 700	-	900	1 800
3. Remplacer les unités d'alimentation à coupure....	3 969	1 805	788	1 017	-
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport International d'Halifax					
Installer l'air conditionné	7 136	7 136	364	40	6 732
Reconstruire la centrale de chauffage.....	2 015	2 015	277	1 543	195
Agrandir le stationnement public.....	-	999	20	979	-
Prolonger le tablier.....	1 377	1 181	620	561	-
Développement de l'aérogare - nord.....	-	945	99	846	-

1., 2., et 3. Voir p.3-42 pour l'explication des variations.

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS PRINCIPAUX (suite)					
QUÉBEC					
Système aéroportuaire de Montréal					
Aéroport international de Montréal (Dorval)					
Réfections des toitures-3 édifices	-	310	10	300	-
Programme de reconstruction des aires de trafic	12 305	12 305	6 586	2 812	2 907
Installer 26 régulateurs - panneaux de contrôle	974	974	860	114	-
Arrivées publiques - Phase II	-	7 003	83	6 920	-
Groupe électrogène-aérogare	-	516	-	15	501
Construction d'une nouvelle caserne	2 507	2 507	206	2 301	-
Recouvrir les chemins et le stationnement coté-ville	-	5 211	-	280	4 931
Système de décontamination des conduits	-	679	-	48	631
Remplacer les convoyeurs à bagages	5 884	5 884	257	1 841	3 786
Décentraliser le plan de chauffage	1 338	1 338	300	1 038	-
Modifications à l'ascenseur	358	570	44	526	-
Accès vertical - deuxième étage	-	539	40	499	-
Programme de reconstruction de chemins	2 743	2 820	175	2 645	-
Remplacer le système de sonorisation public	-	1 130	106	1 024	-
Réfections de la toiture de l'aérogare-phase 3	1 245	994	-	994	-
Aéroport international de Montréal (Mirabel)					
Développer les terrains d'aviation	976	976	158	163	655
Réfections de la toiture	2 744	2 438	2 015	423	-
Remplacer les câbles chauffants	-	1 065	645	420	-
Remplacer le système d'information d'affichage des vols	732	630	50	580	-
Hall de départ pour les passagers	-	636	57	579	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS PRINCIPAUX (suite)					
ONTARIO					
Aéroport International d'Ottawa					
Agrandir le champ nord pour le développement commerciale.....	678	678	20	**658**	-
Refaire le toit de 15 édifices.....	676	502	104	**201**	197
Repaver les chemins auxiliaires et le stationnement...	873	871	59	**812**	-
Aéroport International Lester B. Pearson					
Modifications mécanique à aérogare 1.....	-	13 875	233	**4 085**	9 557
Restaurer la structure du stationnement à l'aérogare 1.....	6 716	7 349	6 131	**1 218**	-
Restaurer le bâtiment pour l'entreposage du sable.	-	365	25	**340**	-
Programme d'affichage pour passagers.....	-	297	44	**253**	-
Améliorer l'affichage des vols - salle d'attente à aérogare 1.....	-	354	55	**299**	-
Restaurer les ponts et les murs de soutien.....	733	772	717	**55**	-
Réparer les cables de la voie de circulation....	1 556	1 313	1 253	**60**	-
Modifications des portes de sorties désignées.....	-	670	340	**330**	-
Restaurer et agrandir les toilettes et l'ascenseur-aérogare 1.....	-	2 055	1 842	**213**	-
Recouvrir la piste 10/28	-	1 710	78	**1 632**	-
Améliorer l'éclairage du tablier - aérogare 1...	-	918	60	**858**	-
Projet de gestion des ressources - aérogare 3.....	-	5 614	2 904	**1 800**	910
Modifier les installations de pré-contrôle des Etats-Unis aérogare 1.....	5 741	5 374	4 177	**1 197**	-
Repaver le chemin 5th Line.....	-	668	116	**552**	-
Agrandir la zone internationale - aérogare 2.	-	37 975	14 520	**23 455**	-
Modifications à la centrale électrique.....	1 079	1 582	701	**625**	256

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO (suite)					
Aéroport International Lester B. Pearson (suite)					
Remplacer le tapis - aérogare 2.....	563	732	299	190	243
4. Restaurer les zones d'inclinaison des pistes 06/24R, 06R/24L.....	3 353	510	388	122	-
Remplacer les dalles du tablier - aérogare 1...	8 233	8 105	1 163	888	6 054
Remplacer le système d'alarme d'incendie- aérogare 2.....	-	547	64	483	-
Remplacer le système d'alarme d'incendie- aérogare 1.....	-	586	68	518	-
Etude sur le développement à long terme - Pearson 2000 Plus.....	-	664	262	402	-
Ajouter une boutique hors - taxes à l'aérogare 1...	-	813	241	572	-
Améliorer le système de contrôle des données d'ingénierie.....	-	781	300	481	-
Remplacer les installations des ordinateurs - phase IV.....	-	716	-	716	-
MANITOBA					
Aéroport International de Winnipeg					
Caméras de surveillance..	505	483	383	100	-
Restaurer la piste 13/31.	-	5 438	69	5 369	-
Enlever l'amiante de l'édifice administratif - rénovations commerciales.....	5 600	5 589	86	2 562	2 941

4. Voir p.3-42 pour l'explication de la variation.

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ALBERTA					
Aéroport International de Calgary					
Améliorer la gestion de l'eau et le système d'égoût central	-	2 027	2	**45**	1 980
Modifier la jetée internationale - aérogare	1 786	1 786	793	**993**	-
Réparer le stationnement, les rampes en spirale et la voie de la zone de départs	4 535	4 535	225	**4 310**	-
Rénover l'accès pour les handicappés	-	693	-	**45**	648
Aéroport International d'Edmonton					
Transportation vertical	824	1 194	749	**445**	-
Remplacer le centre de commande d'éclairage et les conduits	1 572	1 572	876	**696**	-
Enlever l'amiante et rénover les planchers 4 à 7	1 920	1 919	111	**1 186**	622
Recouvrir le chemin de service	-	284	13	**271**	-
Ajouter des points de vente	-	785	600	**185**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport international de Vancouver					
Repaver la voie de circulation L du Hold Bay au tablier VI	-	3 434	69	**230**	3 135
Nouveau pont pour aéronef - porte 6	-	630	-	**630**	-
Planifier le projet d'agrandissement de l'aérogare	1 728	1 445	601	**473**	371
Centre de contrôle de données	-	1 001	901	**100**	-
Station de pompage D	-	629	301	**328**	-
Drainage à l'East Sea Isle	-	943	630	**313**	-
Système de sonorisation public	-	1 129	37	**1 092**	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Aéroport international de Vancouver (suite)					
Reconstruire le tablier II Est	697	572	471	**101**	-
Pont de la porte 30A	-	685	-	**685**	-
Salon d'attente - porte 27	-	5 068	99	**3 949**	1 020
Agrandir la boutique hors-taxe au poste de sécurité	-	2 747	53	**2 160**	534
Redévelopper l'aérogare	4 030	4 031	241	**3 250**	540
Repaver la voie K	-	972	25	**78**	869
Repaver la voie B et C	-	648	-	**12**	636
Installer un point de vente d'aliment - porte 9/10.	-	2 208	36	**2 172**	-
Repaver la voie A (B à la piste 30)	-	902	-	**16**	886
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake					
Construire l'aérogare et les installations	3 800	3 800	580	**3 220**	-
Construire les installations - côté ville	1 608	1 608	669	**719**	220
Gander					
Remplacer le plan de traitement d'eau	998	978	938	**40**	-
Reconstruire la piste 04/22 et la voie F	-	2 778	18	**2 760**	-
Reconstruire le système de distribution d'eau	-	1 380	10	**89**	1 281
Stephenville					
Nouveau édifice polyvalent	-	3 602	36	**100**	3 466
St. John's					
Edifice de services généraux	-	5 638	-	**5 638**	-
Reconstruire le tablier A et B, et la voie G	824	824	303	**521**	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
TERRE-NEUVE (suite)					
St. John's (suite)					
Construire un garage d'entretien et un entrepôt pour sable.....	-	4 995	4 746	249	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Moncton					
Remplacer le réservoir de la station de pompage et améliorer le système de distribution en eau....	-	1 036	41	21	974
Agrandir et modifier le restaurant bar et la zone d'achat de billet.....	-	654	72	582	-
Saint John					
Reconstruire l'éclairage de la piste.....	-	611	20	591	-
Repaver les voies B, C, D et le tablier.....	-	513	488	25	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Sydney					
Modifier l'édifice polyvalent.....	-	914	80	834	-
QUEBEC					
Alma					
Repaver la piste 14/22, le tablier I et la voie A.....	-	1 556	71	30	1,455
Bureau Régional					
5. Programme de gestion Inuit	1 532	2 569	1 411	123	1 035
Standardiser les indicateurs	935	935	362	573	-
Chevery					
Construire un poste auxiliaire de production d'électricité.....	-	674	-	223	451
Réparer l'approvisionnement en eau et les systèmes de pompage.....	-	369	58	311	-

5. Voir p.3-43 pour l'explication de la variation.

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
QUEBEC (suite)					
Havre St-Pierre					
Installer une sous-station aéroportuaire.....	-	667	-	**230**	437
Québec					
Restaurer les balises flottantes.....	-	823	-	**86**	737
Sept-Iles					
Restaurer le système de pompage - phase 1.....	995	1 125	108	**1 017**	-
ONTARIO					
Dryden					
Edifice polyvalent.....	-	2 250	342	**1 815**	93
Kapuskasing					
Reconstruire la piste 10/26.....	-	1 658	-	**59**	1 599
Installer un système directionnel d'éclairage d'approche - Omni à la piste 17.....	-	565	52	**513**	-
London					
Améliorer la distribution d'eau à l'aéroport en se raccordant avec la municipalité.....	1 853	2 738	117	**2 621**	-
Restaurer le tablier.....	-	2 415	127	**2 288**	-
North Bay					
Remplacer les écriteaux d'indication opérationnelle.....	-	530	-	**53**	477
Oshawa					
Améliorer l'aide visuelle	578	528	178	**350**	-
Sault Ste. Marie					
Remplacer et illuminer les panneaux de direction opérationnelle.....	-	425	24	**401**	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
ONTARIO (suite)					
St. Catherines					
Réparer le système de lumière de la piste 06/24 et de la voie B..	-	450	20	430	-
Reconstruire le tablier I et la voie A.....	-	994	-	48	946
Sudbury					
Recontruire une partie du tablier.....	-	915	50	865	-
Timmins					
Agrandir et améliorer l'aérogare.....	-	3 170	310	2 860	-
Améliorer le système d'égoût.....	-	983	54	929	-
Remplacer les dalles de ciments - tablier II...	-	366	-	14	352
Toronto Island					
Remplacer l'édifice du service d'entretien....	-	2 300	206	2 094	-
Windsor					
Reconstruire l'aérogare et le tablier.....	-	678	528	150	-
MANITOBA					
Thompson					
Développement côté nord..	2 793	2 103	2 078	25	-
SASKATCHEWAN					
La Ronge					
Construire l'aérogare et la station d'information de vol.....	1 645	1 453	1 450	3	-
Saskatoon					
Agrandir et modifier les équipements du garage..	-	2 742	120	2 362	260
Reconstruire la voie de circulation.....	-	1 776	45	1 731	-
Restaurer les tabliers II, III et V.....	-	802	22	780	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
ALBERTA					
Grande Prairie					
Régulateur d'éclairage...	1 086	1 085	74	1 011	-
Lethbridge					
Poste auxiliaire de production d'électricité..	-	1 199	25	458	716
Peace River					
Caserne de pompier.....	1 250	872	157	715	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Boundary Bay					
Réactiver le système de distribution d'eau de l'aéroport.....	-	6 899	6 664	235	-
Cranbrook					
Reconstruire le système de distribution d'eau..	533	790	529	261	-
Reconstruire le garage d'entretien.....	-	1 062	55	78	929
Fort St. John					
Restorer côté air - côté ville.....	6 470	5 964	5 914	50	-
Poste auxiliaire de production d'électricité..	1 509	1 190	849	341	-
Nanaimo					
Construire un terrain de stationnement et les chemins connexes.....	2 300	3 155	100	2 158	897
Prince George					
Recouvrir la piste 15/31 et les tabliers.....	2 471	2 390	2 366	24	-
Reconstruire le système de drainage des eaux usées	-	362	40	322	-
Quesnel					
Re-tracer, Recouvrir et élargir le chemin d'accès principal.....	400	548	530	18	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Sandspit					
Remplacer le stationnement	-	558	25	**50**	483
Re-tracer le chemin d'accès de l'aérogare et sa devanture.....	-	610	20	**400**	190
Smithers					
Rénover les voies de circulation A et B.....	-	609	51	**558**	-
Rénover l'édifice polyvalent.....	-	832	35	**797**	-
Reconstruire l'aérogare..	600	842	832	**10**	-
Reconstruire le stationnement.....	-	667	651	**16**	-
Terrace					
Fusionner la caserne de pompier et le garage d'entretien.....	2 879	2 879	943	**1 936**	-
6. Agrandir et modifier l'aérogare.....	964	2 210	103	**872**	1 235
Tofino					
Construire les fossés et reconstruire les installations en eau.....	-	794	465	**329**	-
Bureau régional de Vancouver					
Etudes des cartes.....	900	686	666	**20**	-
Accès pour les handicappés	900	659	609	**50**	-
Victoria					
Agrandir l'aérogare.....	-	12 532	11 932	**600**	-
Remplacer le conduit principal du camp est.....	492	767	717	**50**	-
Williams Lake					
Reconstruire l'aérogare	400	656	643	**13**	-
Chemins d'accès à l'aérogare et sa devanture...	-	866	830	**36**	-
TERRITOIRES DU NORD OUEST					
Baker Lake					
Améliorer le chemin d'accès de l'aéroport.....	-	1 747	156	**1,292**	299

6. Voir p.3-43 pour l'explication de la variation.

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ETAT (suite)					
TERRITOIRES DU NORD OUEST (suite)					
Cambrige Bay					
Relocaliser le chemin..	-	485	27	458	-
Coral Harbour					
Nouvelle guérite pour passagers.....	-	564	38	526	-
Inuvik					
Remplacer les régulateurs d'éclairage - côté air.	1 077	990	80	910	-
Iqaluit					
Refaire et remplacer l'installation électrique - côté air.....	-	995	300	695	-
Norman Wells					
Construire un édifice polyvalent.....	5 370	5 789	418	5 371	-
Resolute Bay					
Recouvrir la piste 17/35 et les tabliers.....	-	1 885	1 031	854	-
Yellowknife					
7. Agrandir l'aérogare.....	8 656	11 766	6 341	5 425	-
TERRITOIRE DU YUKON					
Whitehorse					
8. Reconstruire la piste 13R-31L, les voies et le tablier	3 420	2 356	49	2 307	-
Abri pour le sable et l'urée.....	-	553	-	10	543
AÉROPORTS DE DÉVELOPPEMENT					
TERRITOIRES DU NORD OUEST					
Pond Inlet					
Restaurer le tablier.....	3 466	3 466	1 670	1 796	-

7. et 8. Voir p.3-43 pour l'explication des variations.

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
AÉROPORTS DE DÉVELOPPEMENT (suite)					
TERRITOIRES DU NORD OUEST (suite)					
Sanikiluaq					
Remplacer l'éclairage - côté air.....	-	541	-	83	458
YUKON					
Old Crow					
Recouvrir de gravier.....	827	777	660	117	-

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Gestion des aéroports

(En milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation (Diminution)
1. Administration centrale - Remplacer les unités d'alimentation à coupure (P.A.F.).	3-29	7 371	2 913	**(4 458)**
Le coût précédent provenait d'une approbation préliminaire du projet avec l'approbation effective du projet le coût a diminué.				
2. Administration centrale - Souffleuses.	3-29	7 197	5 103	**(2 094)**
Changement de la portée du projet (achat d'unités plus petits) et un prix avantageux des soumissions.				
3. Administration centrale - Remplacer les unités d'alimentation à coupure (A.F.E.)	3-29	3 969	1 805	**(2 164)**
Le coût précédent provenait d'une approbation préliminaire du projet avec l'approbation effective du projet le coût a diminué.				
4. Aéroport international Lester B. Pearson - Restaurer les zones d'inclinaison des pistes 06/24R, 06R/24L.	3-32	3 353	510	**(2 843)**
Réduction majeure sur la portée du projet (la restauration des câbles d'éclairage de la piste a résolu presqu'en totalité le problème de nivellement).				

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Gestion des aéroports (suite)

(En milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation (Diminution)
5. Québec - bureau régional - Programme de gestion Inuit.	3-35	1 532	2 569	**1 037**
Ajout d'un site au programme et changement d'emplacement à Povungnituk permettant l'agrandissement de la piste.				
6. Terrace - Agrandir et modifier l'aérogare.	3-39	964	2 210	**1 246**
Le coût précédent provenait d'une approbation préliminaire du projet avec l'approbation effective du projet le coût a augmenté.				
7. Yellowknife - Agrandir l'aérogare.	3-40	8 656	11 766	**3 110**
Changement dans la portée du projet, à cause de nouveaux besoins des compagnies aériennes, de plus le projet a été repoussé de 2 ans.				
8. Whitehorse - Reconstruire la piste 13R-31L, les voies et le tablier.	3-40	3 420	2 356	**(1 064)**
Le coût précédent provenait d'une approbation préliminaire du projet avec l'approbation effective du projet le coût a diminué.				

Tableau 3-10: Détails des grands projects d'immobilisations - Administration du Ministère

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
FINANCES					
Ottawa					
Aménagement d'un Centre de données du Réseau de Transports Canada	-	15 411	804	**8 343**	6 264
PERSONNEL					
Cornwall					
Systèmes Administratifs	2 762	2 009	737	**853**	419

Addenda sur les grands projets d'État

Quatre projets du programme d'immobilisations de Transports Canada entrent dans la catégorie des grands projets de la Couronne (GPC). Un résumé de chaque projet est présenté ci-après.

1. Brise-glace polaire de classe 8

Aperçu : Le projet de conception et de construction d'un brise-glace polaire de classe 8 découle des préoccupations du gouvernement du Canada relativement à la nécessité d'affirmer sa souveraineté sur l'Arctique canadien, d'assurer la sécurité et le déplacement efficace du trafic maritime dans cette région, de mettre en application des mesures de prévention de la pollution et de fournir des services de nettoyage de l'environnement afin de protéger l'écologie fragile de l'Arctique.

Ministères désignés et ministères additionnels :

- Autorité désignée : Transports Canada
- Ministère de service : Approvisionnements et Services Canada
- Ministère au tiers : Expansion industrielle régionale

Étapes importantes : (À partir de l'APP du CT: n° 806013; 15 juillet 1987)

	Objectifs de l'APP	Objectifs actuels/ réels*
• Adjudication du marché de définition du marché	oct 1987	*27 nov 1987
• Adjudication du marché de définition modifié	S/O	*27 sept 1988
• Achèvement du marché de définition modifié	juillet 88	printemps 89
• Négociations du contrat de construction/approbation	oct 1988	printemps 90

Résumé des coûts :

(En milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
Brise-glace polaire de classe 8	13 800	12 200	1 600	-

Réalisations :La phase du dessin est prévue pour achèvement ce printemps. Le coût final, le calendrier de construction et les termes de contrat modèle pour la phase de construction sont assujettis à des négociations et ces dernières ont été retardées par la vente proposée des chantiers navals de la côte ouest.

Le plafond visé pour la construction de navires (au-delà des systèmes d'appui pour les navires) est 347 millioins de dollars (dollars en 1988). Ce montant cible est assujetti aux ajustements du marché des changes et de l'escalade des prix.

Les négociations avec les nouveaux propriétaires possibles sont en cours, afin de redéfinir l'exigence des installations, le plan de construction et les termes des contrats de construction. Les termes finals pour la construction seront soumis au Cabinet.

2. Modernisation du NGCC *Louis S. St. Laurent*

Description : La modernisation du NGCC *Louis S. St. Laurent* a pour objet d'assurer la réalisation des exigences du programme au cours des 20 prochaines années. L'objectif général de cette modernisation est de fournir à la flotte de la Garde côtière canadienne un brise-glace fiable et rentable dont le fonctionnement demande moins de ressources. Les objectifs de la composante sont les suivants : augmenter l'efficacité du brise-glace, réduire sa consommation de combustible ainsi que son équipage, améliorer sa capacité d'intervention, augmenter la sécurité des fonctions d'escorteur et remplacer son isolation en amiante par un matériau autorisé.

Ministère désigné et ministères additionnels :

- Autorité désignée : Transports Canada
- Ministère de service : Approvisionnements et Services Canada
- Ministère au tiers : Expansion industrielle régionale

Étapes importantes (À partir de l'AFP du CT: n° 808734/E, 29 juin 1988.)

	Dates
• Adjudication du marché de définition (conception)	Janvier 1988
• Présentation de la conception détaillée de l'entrepreneur à l'approbation du gouvernement	Automne 1988
• Modernisation et livraison du navire	Novembre 1990

Résumé des coûts :

(En milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	**Budget des dépenses 1989-1990**	Besoins des années futures
Modernisation du NGCC Louis S. St. Laurent	95 516	14 516	**50 000**	31 000

Réalisations : Le marché de définition du marché a été accordé le 18 janvier 1988, avec presque six mois de retard sur le calendrier prévu. Ce retard est principalement attribuable à l'entrepreneur qui a mis beaucoup de temps à satisfaire aux conditions préalables de la lettre d'intention et, par la suite, à répondre à l'invitation à négocier.

En ce qui concerne le travail de modernisation, la première opération consistera à retirer l'isolation en amiante. Comme ce travail doit être effectué dans des conditions déterminées, ce sera la seule opération réalisée sur le navire pendant cette période. On prévoit qu'il faudra de 10 à 12 semaines pour retirer l'amiante. Pendant cette opération, on commencera la construction de l'avant. Cet élément comprend 24 modules et on prévoit que ce travail durera environ 12 mois.

Le travail d'ingénierie détaillé pour l'appareil propulsif devrait être terminé au début de 1989, ce qui permettra de commander le matériel et donc de le recevoir à la fin de 1989. Une fois l'amiante enlevée, on mettra le navire au bassin pour faciliter le démontage de l'avant, des moteurs de propulsion ainsi que des chaudières et des turbines existantes. Le navire restera au bassin pendant la plus grande partie du projet ainsi que pour le montage du nouvel avant. On prévoit que le montage du nouvel appareil propulsif commencera au début de l'été 1990 et que le navire sera livré à la fin de l'automne 1990.

Importance du projet : Étant donné la technologie utilisée, le projet ne présente guère de risques. En ce qui concerne les aspects financiers du marché, HDIL s'est engagé à inclure dans le prix plafond tous les travaux que peuvent exiger les cinq parties principales. C'est la première fois que cela se produit dans un projet de la GCC. Cet engagement de HDIL devrait permettre une meilleure gestion de la trésorerie pour ce projet, mais sa réalisation doit malgré tout présenter un certain risque financier.

3. Projet de modernisation des radars (RAMP)

Aperçu : En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, de 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome, de 29 équipements des installations d'affichage et de 9 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

Résumé des coûts : Les coûts non-renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants :

(En milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1989	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
RAMP	810 504	487 671	157 004	165 829

Réalisations : À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 100,6 millions de dollars et les avantages compensateurs se chiffrent à 120,4 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 27,2 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 5,5 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes :

- Atlantique — 7,9 millions de dollars
- Québec — 88,7 millions de dollars
- Ontario — 103,9 millions de dollars
- Ouest — 26,6 millions de dollars

4. Aérogare 3 de l'aéroport international Lester B. Pearson

Aperçu : Ce projet a pour but de remédier à l'insuffisance critique d'installations d'aérogare passagers à l'aéroport international Lester B. Pearson. Afin d'assurer la livraison rapide de l'aérogare tout en réduisant les immobilisations pour la Couronne, on a demandé au secteur privé de financer, de construire et d'exploiter l'aérogare et toutes les installations connexes.

Ministère désigné et ministères additionnels :

- Autorité désignée : Transports Canada
- Entrepreneurs principaux : Propriétaire et exploitant : la société en commandite de l'aérogare 3 (Airport Development Corporation and Lockheed Air Terminal Incorporated).

- Ministère de service : Ministère de la Justice
- Ministères au tiers : Revenu Canada - Douanes et Accise
  Emploi et Immigration Canada
  Santé et Bien-Etre social Canada
  Agriculture Canada
  Solliciteur général - GRC

Approbations obtenues : L'approbation finale de projet du Conseil du Trésor et le pouvoir de conclure l'entente de développement et de signer les baux à construction ont été reçus en octobre 1987.

Résumé des coûts : La construction de l'aérogare 3 a actuellement un coût total estimatif de 365 500 000 $ et doit être financée par le secteur privé. Le financement assuré par Transports Canada se limite à 6 200 000 $ pour la gestion du projet et à 3 846 000 $ pour les travaux d'immobilisations connexes.

(En milliers de dollars)	Coûts estimatif courant	Dépenses prévues	Budget des dépenses 1989-1990	Besoins des années futures
Gestion du projet	6 200	2 374	1 800	2 026
Travaux d'immobilisations connexes	3 846	956	486	2 404

Réalisations : On a entrepris la construction d'une aérogare en trois parties comprenant 24 portes d'embarquement munies de passerelles et ayant une capacité annuelle de 10 millions de passagers. Un stationnement pour les voitures et un hôtel de 500 chambres sont également prévus. L'exploitation devrait commencer au cours de l'été 1990.

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 345,9 millions de dollars planifiés pour 1989-1990 représentent 13,5 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-11 renferme des renseignements sommaires comparatifs sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-12 à 3-17 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-11: Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988	Pour plus de détails voir la page
Politiques et Coordination				
Subventions	**17 209**	24 049	19 268	
Contributions*	**197 381**	255 207	220 548	
	214 590	279 256	239 816	3-50
Marine/Garde côtière canadienne				
Subventions	**19**	19	19	
Contributions	**3 166**	3 162	7 218	
	3 185	3 181	7 237	3-51
Aviation				
Subventions	**29**	34	29	
Contributions	**338**	426	159	
	367	460	188	3-52
Gestion des aéroports				
Contributions	**48 826**	37 103	32 696	3-52
Surface				
Subventions	**100**	150	100	
Contributions	**30 770**	16 410	7 344	
	30 870	16 560	7 444	3-53
Administration du Ministère				
Subventions	**20**	20	20	
Contributions	**-**	-	-	
	20	20	20	3-53
Total du Ministère				
Subventions	**17 377**	24 272	19 436	
Contributions	**280 481**	312 308	267 965	
Total des paiements de transfert	**297 858**	336 580	287 401	
% de variations par rapport à l'année précédente	**(11,5)**	17,1		

* Y compris un paiement statutaire de 3 000 000 $ en 1989-1990 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (2 600 000 $ en 1988-1989 et 3 321 970 $ en 1987-1988).

Tableau 3-12: Détails des paiements de transfert-Politiques et Coordination

(dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Subventions			
Transport par eau - Province de la Colombie-Britannique	17 159 000	16 389 000	15 878 388
Subventions versées à des universités, à des organismes, à des étudiants et à d'autres personnes pour la recherche en transport	-	9 900	53 300
Institute of Risk Research - Université de Waterloo	50 000	50 000	-
Réseau de trains de banlieue de Montréal	-	7 600 000	3 336 573
Total des subventions	17 209 000	24 048 900	19 268 261
Contributions			
Programme d'aide à la main oeuvre - VIA/CN	-	22 551 000	-
Études de transport à des universités-EDER-Quebec	1 250 000	2 250 000	1 069 026
Association des routes et transport du Canada	185 000	185 000	184 920
Initiatives de développement des transports en vertu des EDER - Manitoba	-	270 000	2 374 244
Transport des personnes handicapées	565 000	1 240 000	823 799
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER			
- Manitoba-Churchill	-	4 677 000	8 339 487
- Terre-Neuve	33 750 000	30 600 000	22 745 580
- Nouveau-Brunswick	-	15 400 000	18 700 000
- Québec	23 473 000	6 850 000	6 287 941
- Ile-du-Prince-Édouard	-	3 500 000	5 100 000
Programme d'amélioration des routes			
- Nouvelle-Ecosse	20 000 000	6 400 000	796 001
- Nouveau-Brunswick	22 000 000	19 000 000	13 800 801
- Route de Yellowhead	20 000 000	21 700 000	10 412 216
L'Autoroute 13, Mirabel/Dorval	10 000 000	-	-
Code national de Sécurité pour les transporteurs routiers	7 500 000	7 787 000	1 811 384
Service de traversier et de cabotage	11 836 000	11 174 000	10 148 842
Campagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve	2 300 000	2 400 000	3 200 000
Programme de transport de marchandises de Terre-Neuve	-	2 651 200	5 014 575
Tarifs de transport ferroviaire des grains	14 100 000	45 100 000	28 163 891
Remise en état d'embranchements des Prairies	5 838 000	28 630 000	57 283 000
Location de wagons-trémies - Assistance spécial	17 584 000	16 246 000	16 428 588
Manitoba Hydro	-	-	495 880
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	2 000 000	1 776 000	1 728 796
Caisse de Prévoyance de l'Ile de Prince-Edouard	2 000 000	2 220 000	2 316 706
Pont Victoria (Jubilee) (statutaire)	3 000 000	2 600 000	3 321 970
Total des contributions	197 381 000	255 207 200	220 547 647
Total des paiements de transfert	214 590 000	279 256 100	239 815 908

Tableau 3-13: Détails des paiements de transfert - Marine/Garde côtière canadienne

(dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society Saint John (N.-B.)	200	200	200
British Sailors Society (Canada)	10 000	10 000	10 000
Mariner's House of Montreal, Montréal (Québec)	600	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subvention au Conseil canadien se sécurité	1 667	1 667	1 667
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	5 000	5 000	5 000
Total des subventions	19 117	19 117	19 117
Contributions			
Contribution à la Croix-Rouge canadienne	250 000	250 000	250 000
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 000 000	970 000	778 109
Contribution au programme d'amélioration des routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports/EDER	1 826 000	-	5 896 478
Étude du mouvement des glaces - protection des piliers du pont Laviolette	-	115 000	-
Contribution pour la construction de quais de traversier à Île Verte (Québec)	-	-	93 792
Contribution au Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique	90 000	90 000	180 000
Contribution au district de Kitimat	-	-	19 313
Contribution au district de Campbell River	-	7 000	-
Paiement au gouvernement des É.-U. pour l'enlèvement d'une épave américaine - numéro 45	-	750 000	-
Paiement aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan relativement aux services maritime de l'Athabaska	-	930 000	-
Contribution à l'Association pétrolière du Canada	-	50 000	-
Total des contributions	3 166 000	3 162 000	7 217 692
Total des paiements de transfert	3 185 117	3 181 117	7 236 809

Tableau 3-14: Détails des paiements de transfert - Aviation

(dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Subventions			
Association royale canadienne des aéroclubs	**25 000**	25 000	25 000
L'Association des Gens de l'Air du Québec	**4 000**	4 000	4 000
Fonds fiducie Roger Demers	**-**	5 000	-
Total des subventions	**29 000**	34 000	29 000
Contributions			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage	**25 000**	25 000	25 000
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes	**216 000**	200 000	58 554
Contribution à l'Association des constructeurs d'aéronefs amateurs du Canada pour l'inspection des aéronefs construits par des amateurs	**-**	94 400	-
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	**97 000**	106 700	75 000
Total des contributions	**338 000**	426 100	158 554
Total des paiements de transfert	**367 000**	460 100	187 554

Tableau 3-15: Détails des paiements de transfert - Gestion des aéroports

(dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Contributions			
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	**18 138 000**	15 997 000	16 057 370
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes	**30 688 000**	21 106 000	16 638 979
Total des paiements de transfert	**48 826 000**	37 103 000	32 696 349

Tableau 3-16: Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Subventions			
Opération Gareautrain	**100 000**	100 000	100 000
Total des subventions	**100 000**	100 000	100 000
Contributions			
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	**13 378 000**	8 927 000	7 073 000
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	**6 957 000**	-	-
Améliorations des croisements étagés	**10 000 000**	7 000 000	-
Recherche sur l'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers	**87 000**	87 000	74 807
Conférence sur la sécurite internationale	**-**	64 000	-
Contributions aux provinces pour des activités sur le transport des marchandises dangereuses	**347 688**	331 651	196 054
Total des contributions	**30 769 688**	16 409 651	7 343 861
Total des paiements de transfert	**30 869 688**	16 509 651	7 443 861

Tableau 3-17: Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	**20 000**	20 000	20 000
Total des paiements de transfert	**20 000**	20 000	20 000

5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 1 122,7 millions de dollars de recettes en 1989-1990, y compris les recettes du fonds renouvelable des aéroports, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 30,5 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le programme et sont directement créditées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-18 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-18: Sommaire des recettes par activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1989-1990**	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Recettes à valoir sur le crédit			
Politiques et Coordination	-	-	-
Marine/Garde côtière canadienne	**20 044**	12 185	12 122
Aviation	**291 426**	300 315	195 093
Gestion des aéroports	**807 130**	778 600	793 942
Surface	-	-	-
Administration du Ministère	**9 069**	9 586	7 921
	1 127 669	1 100 686	1 009 078
% de variations par rapport à l'année précédente	**2,5**	9,1	-
Recettes portées au FRC			
Politiques et Coordination	**25 535**	2 055	62 934
Marine/Garde côtière canadienne	**24 676**	24 916	31 996
Aviation	**2 500**	3 500	4 216
Gestion des aéroports	**1 600**	1 600	1 562
Surface	**150**	150	464
Administration du Ministère	**500**	500	1 023
	54 961	32 721	102 195
Recettes totales	**1 182 630**	1 133 407	1 111 273

Un sommaire des recettes, des sommes recouvrées et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-19.

Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de sommes recouvrées figurent à la page 3-56.

Tableau 3-19: Sommaire des recettes par source et par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements*			
1. Recettes : Sources extérieures			
Marine/Garde côtière canadienne	**4 595**	3 738	3 864
Aviation	**30 912**	28 919	25 293
Aéroports - principaux fédéraux	**383 475**	373 200	341 737
- financé par l'Etat	**55 960**	54 600	61 136
	474 942	460 457	432 030
2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada			
Marine/Garde côtière canadienne	**14 867**	7 861	7 716
Aviation	**319**	391	359
Aéroports - principaux fédéraux	**-**	-	-
- financés par l'Etat	**539**	600	459
Administration du Ministère	**1 130**	1 235	589
	16 855	10 087	9 175
3. Taxe de transport aérien			
Aviation	**159 672**	173 662	87 871
Aéroports - principaux fédéraux	**65 501**	79 800	85 307
- financés par l'Etat	**266 327**	230 400	261 827
	491 500	483 862	435 005
Sous-total	**983 297**	954 406	876 210
4. Recouvrements : au sein du Ministère			
Marine/Garde côtière canadienne	**582**	586	542
Aviation	**100 523**	97 343	81 570
Aéroports - principaux fédéraux	**5 317**	5 300	5 200
- financés par l'Etat	**30 011**	34 700	38 225
Administration du Ministère	**7 939**	8 351	7 332
	144 372	146 280	132 869
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recouvrements**	**1 127 669****	1 100 686	1 009 079
B. Recettes portées au FRC***			
Politiques et coordination	**25 535**	2 055	62 934
Marine/Garde côtière canadienne	**24 676**	24 916	31 996
Aviation	**2 500**	3 500	4 216
Aéroports	**1 600**	1 600	1 562
Surface	**150**	150	464
Administration du Ministère	**500**	500	1 023
Total des recettes portées au FRC	**54 961**	32 721	102 195
Recettes totales	**1 182 630**	1 133 407	1 111 274

* "A valoir sur le crédit": veut dire aussi les recettes et les recouvrements créditées aux aéroports du fonds renouvelable, selon le cas.

** Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activités à la page 1-8.

*** Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Pour avoir une meilleure appréciation de la nature des recettes et des recouvrements de Transports Canada, des détails sont fournis pour les trois activités qui génèrent 99.2 % de tous les montants totaux à receuillir.

Le tableau 3-20 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 3-20: Recettes et recouvrements de la Marine/ Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Recettes à valoir sur le crédit			
Réapprovisionnement de l'Arctique	13 300	10 819	11 183
Déductions des employés pour la location de logements	483	487	440
Activité des ateliers de Prescott	100	100	104
Sommes recouvrées auprès du MDE	25	25	392
Sommes recouvrées auprès du MPO	1 132	750	-
Sommes recouvrées auprès du groupe de l'Aviation	4	4	3
Divers	5 000	-	-
	20 044	12 185	12 122
Recettes portées au crédit du FRC			
Droits de quai et de port	10 601	9 943	9 238
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	3 044	2 476	2 965
Recettes du trafic radiomaritime	2 385	2 385	2 766
Affrètement d'un navire câblier	8 083	8 026	10 834
Intérêt sur les investissements	63	86	110
Autres	500	2 000	6 083
	24 676	24 916	31 996
Total des recettes	44 720	37 101	44 118

Aviation et Gestion des aéroports: Plus de 97,9 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et de la Gestion des aéroports. Voici une analyse des principales sources.

Locations, concessions et stationnement: Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains

aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques hors-taxe, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu d'un contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Droit sur le contrôle terminal: Les Services de la navigation aérienne (SNA) comprennent tous les services de circulation aérienne en route et terminale. Ce service est donc lié au contrôle de la circulation dans le voisinage immédiat des aéroports. Les SNA réclament donc des droits du Fonds des aéroports autonomes pour ses services. Les droits sont fondés sur les coûts directs et indirects dont l'amortissement des éléments suivants du contrôle terminal : tours de contrôle, unités de contrôle terminal (qui font parfois partie d'un centre de contrôle régional), stations d'information de vol, aides à la navigation, radars et services météorologiques.

Droits de service de gestion: La sous-activité des aéroports financés par l'État comprend également les services de soutien fournis à des aéroports par l'Administration centrale nationale et six bureaux régionaux. Il s'agit de services spécialisés dans les domaines du soutien à l'exécution des programmes d'immobilisations, du développement commercial, de la sûreté et des services d'urgence. Un droit est perçu aux principaux aéroports fédéraux, représentant leur part de ces services. Ces droits sont portés au crédit de la sous-activité des aéroports financés par l'État.

Taxe de transport aérien: La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises) perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et les installations intérieures en route fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire qui a été prévue dans le Budget principal de 1987-1988 et de 1988-1989 et qui a été conservée dans le Budget de 1989-1990 ne prévoit suffisamment de recettes fiscales au Fonds renouvelable que pour combler la lacune estimée entre les recettes des emplacements et leurs coûts de fonctionnement avec la dépréciation et les intérêts. Une certaine somme est portée au crédit des aéroports financés par l'État de sorte que la contribution de la taxe de transport aérien et les recettes générées par les aéroports couvrent les dépenses prévues de fonctionnement et en capital. Le reste de la taxe de transport aérien est alloué à la sous-activité des services de navigation aérienne.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des 22 principaux aéroports.

Les tableaux 3-21 et 3-22 donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et de la Gestion des aéroports, respectivement.

Tableau 3-21: Recettes et recouvrements de l'Aviation

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990						
	Services de la navigation aérienne	Services de la réglementation	Services aux aéronefs	Direction et administration	Total	Total prévu 1988-1989	Total réel 1987-1988
Recettes							
Location, concessions et stationnement	1 092	651	-		**1 743**	1 737	1 707
Autres	28 973	191	5		**29 169**	27 182	23 586
Total des recettes	30 065	842	5		**30 912**	28 919	25 293
Recouvrements :							
Principaux aéroports fédéraux							
Contrôle de la circulation aérienne	84 411	-	-		**84 411**	82 300	68 185
Marine/Garde côtière							
Service de télécommunications et d'hélicoptère	108	-	16 004		**16 112**	15 043	13 385
Service de l'environnement							
Services météorologiques	319	-	-		**319**	391	359
Total des recouvrements	84 838	-	16 004		**100 842**	97 734	81 929
Taxe de transport aérien	159 672	-	-		**159 672**	173 662	87 871
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	274 575	842	16 009		**291 426**	300 315	195 093
% de variations par rapport à l'année précédente					**(2.9)**	53.9	

Tableau 3-22: Recettes et recouvrements du Groupe de Gestion des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990				
	Principaux aéroports fédéraux	Aéroports financés par l'État	Total	Total prévu 1988-1989	Total réel 1987-1988
Recettes					
Location, concessions et stationnement	194 158	28 953	**223 111**	215 400	203 636
Taxes d'atterrissage	102 176	16 233	**118 409**	114 000	105 176
Taxes générales d'aérogare	75 109	7 561	**82 670**	81 000	74 442
Autres	12 032	3 213	**15 245**	17 400	19 618
Total des recettes	383 475	55 960	**439 435**	427 800	402 872
Recouvrements :					
Principaux aéroports fédéraux					
Droits des services de gestion	-	30 011	**30 011**	34 700	38 225
Services de la navigation aérienne					
Services d'entretien et de logement	5 200	-	**5 200**	5 200	5 200
Service de l'environnement					
Programme des services de météorologie	117	539	**656**	700	511
Total des recouvrements	5 317	30 550	**35 867**	40 600	43 936
Taxe de transport aérien	65 501	266 327	**331 828**	310 200	347 134
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	454 293	352 837	**807 130**	778 600	793 942
% de variations par rapport à l'année précédente			**3.7**	(1.9)	

6. Prêts, dotations en capital et avances

Les prêts, dotations en capital et avances faits par Transports Canada totalisent 17,26 million de dollars en 1989-1990, 1,0 millions de dollars en 1988-1989 et 2,0 millions de dollars en 1987-1988. Les données récapitulatives figurent au tableau 3-23.

Tableau 3-23: Prêts, investissement en capital et avances

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Prêts			
Politiques et Coordination			
Prêt à la Société du port de St. John's	-	1 000	1 000
Prêt à la Société du port de Prince Rupert	17 260	-	-
	17 260	1 000	1 000

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-24. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1989	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1989-1990 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination					
Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :					
St. John's	1 395 485	2000	9,330	67 933	130 199
	937 300	1997	10,015	68 980	93 871
	250 000	1998	9,375	16 163	23 438
	750 000	1998	9,785	47 546	73 388
	3 332 785			200 622	320 896
Halifax	3 820 233	1996	10,000	334 056	382 023
Saint John	6 665 062	2000	12,430	-	828 467
	4 243 084	1998	11,125	-	472 043
	1 973 102	1998	11,000	-	217 041
	4 601 413	1999	11,875	-	546 418
	2 569 795	2005	11,625	-	298 739
	20 052 456			-	2 362 708
Belledune	865 336	2000	6,440	49 991	55 728
Chicoutimi	621 359	2000	9,090	30 685	56 482
Montréal	6 968 083	2000	6,250	407 056	435 505
Vancouver	3 948 592	2000	7,500	214 321	296 144
	39 608 844			1 236 731	3 909 486

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet (Suite)

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1989	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1989-1990 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination (Suite)					
Prêts à l'Administration du pont du port de Saint John					
Saint John	10 669 176	2020	6,680	104 505	711 783
	1 822 156	2020	7,060	17 234	128 391
	825 463	2020	7,375	7 054	60 750
	541 293	2020	8,500	3 519	45 937
	13 858 088			132 312	946 861
Total Politiques et Coordination	53 466 932			1 369 043	4 856 347
Marine/Garde côtière canadienne					
Prêts à des commissions portuaires					
Hamilton	575 000	2000	4,125	50 000	23 203
Lakehead	45 388	1989	7,440	45 388	1 688
Port Alberni	427 191	1991	8,060	164 792	28 693
Prêt à la ville de Montréal					
Tunnel Atwater	291 761	1991	3,125	94 597	9 118
Total Marine/Garde côtière canadienne	1 339 340			354 777	62 702
Total du Programme	54 806 272			1 723 820	4 919 049

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit et au fonds renouvelables. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-25: Coût net du Programme pour 1989-1990

(en milliers de dollars)	Budget principal 1989-1990 (Brut)	Plus autres coûts	Coûts total du Programme	Moins recettes	Coût net estimatif du Programme	
					1989-1990	1988-1989*
Total du ministère	3 516 636	69 741	3 586 378	1 182 630	**2 403 748**	2 368 897
% de variations par rapport à l'année précédente					**1,5**	

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net pour 1988-1989 du Tableau 3-25 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-26 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-25. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit ou le fonds renouvelables et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-19, p. 3-55.

Tableau 3-26: Services fournis gratuitement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1989-1990**	Budget de dépenses 1988-1989	Budget de dépenses 1987-1988
Par d'autres ministères			
Logement fourni par le ministère des Travaux publics	**39 638**	39 245	36 860
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	**2 151**	2 183	3 214
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	**24 264**	21 162	19 777
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	**3 688**	3 023	3 463
Total des services fournis par d'autres ministères	**69 741**	65 613	63 314

8. États financiers du Fonds renouvelable

Certaines activités de Transports Canada faisaient l'objet d'un fonds renouvelable, soit le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement de 80 000 000 $ du Fonds renouvelable des aéroports. Le Fonds fonctionne en vertu de l'autorisation permanente de la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17). L'utilisation prévue de l'autorisation en regard du budget des dépenses est la suivante:

Tableau 3-27: Utilisation prévue de l'autorisation relative au Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990
Montant prévu de l'autorisation non utilisée au 1er avril 1989	264 379*
Budget des dépenses 1989-1990 (Fonds nets alloués)	82 550
Montant prévu de l'autorisation non utilisé au 1er avril 1990	346 929

Tableau 3-28: État des opérations du Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses* 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Recettes, sommes recouvrées et taxe de transport aérien	454 293	458 300	428 445
	454 293	458 300	428 445
Dépenses de fonctionnement	287 130	289 327	263 791
Articles hors caisses			
Amortissement	67 643	62 512	54 355
Intérêt du capital versé au Fonds	99 520	94 583	87 016
Services fournis et reçus sans frais	-	-	24 912
Autres	-	-	1 246
	454 293	446 422	431 320
Bénéfice net (perte nette)	-	11 878	(2 875)

* Les chiffres réels 1987-1988 reposent sur le système de comptabilité d'exercice. Les données pour le budget des dépenses pour 1989-1990 et les chiffres prévus pour 1988-1989 reposent sur le système de comptabilité de caisse.

Tableau 3-29: État des changements de la situation financière

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel* 1987-1988
Resources provenant de l'exploitation			
Opérations			
Bénéfices nets (perte nette) pour l'exercice	-	11 879	(2 875)
Plus : Articles hors caisse			
Amortissement	**67 643**	62 512	54 355
Intérêt du capital versé au Fonds	**99 520**	94 583	87 016
Services fournis et reçus sans frais	-	-	24 912
Autres frais	-	-	1 246
Variations de l'actif et du passif	-	-	9 134
Montant net provenant de l'exploitation	**167 163**	168 974	173 788
Resources engagées dans l'exploitation			
Besoins en capital	**(84 613)**	(113 500)	(92 272)
Montant net engagé dans l'exploitation	**(84 613)**	(113 500)	(92 272)
Réduction de l'imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds relativement aux frais de sécurité de la GRC	-	-	(24 327)
Montant net des liquidités obtenues et variation de l'imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au cours de l'exercice	**82 550**	55 474	57 189
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au début de l'exercice	**237 385**	181 911	124 722
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, à la fin de l'exercice	**319 935**	237 385	181 911

* Les chiffres réels 1987-1988 reposent sur le système de comptabilité d'exercice. Le budget des dépenses pour 1989-1990 et les chiffres prévus pour 1988-1989 supposent une absence de variation du fonds de roulement.

Les profits et pertes des principaux aéroports fédéraux sont exposés en détail aux Tableaux 3-30 à 3-32 aux pages 3-65 et 3-66.

Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - État financier récapitulatif par aéroport

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport. Aux tableaux 3-30 à 3-32 figure de details pour trois années.

Tableau 3-30: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Budget des dépenses 1989-1990

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Revenus	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	12 608	18 635	(6 027)	**4 330**
Montréal/Dorval-Mirabel	84 297	94 932	(10 635)	**16 522**
Toronto/Lester B. Pearson	145 997	85 559	60 438	**34 247**
Ottawa	20 294	25 092	(4 798)	**3 131**
Winnipeg	16 603	27 643	(11 040)	**6 396**
Calgary	34 413	36 193	(1 780)	**3 664**
Edmonton	16 608	23 196	(6 588)	**4 064**
Vancouver	57 972	43 523	14 449	**12 259**
Taxe de transport aérien	65 501		65 501	
Intérêt sur le capital		99 520	(99 520)	
Total*	454 293	454 293	-	**84 613**

Tableau 3-31: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Prévisions de 1988-1989

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Revenus	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	11 908	18 557	(6 649)	**5 885**
Montréal/Dorval-Mirabel	80 920	94 178	(13 258)	**22 456**
Toronto/Lester B. Pearson	141 532	84 360	57 172	**46 545**
Ottawa	18 340	24 965	(6 625)	**4 256**
Winnipeg	15 112	27 686	(12 574)	**8 693**
Calgary	34 420	35 833	(1 413)	**4 980**
Edmonton	16 816	23 097	(6 281)	**5 524**
Vancouver	59 452	43 163	16 289	**15 161**
Taxe de transport aérien	79 800		79 800	
Intérêt sur le capital		94 582	(94 582)	
Total*	458 300	446 421	11 879	**113 500**

*** Note : Modifier sur base une de caisse seulement.**

Tableau 3-32: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Projets ou pertes réels 1987-1988

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Revenus	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital***
Halifax	10 689	18 293	(7 604)	**9 198**
Montréal/Dorval/Mirabel	75 153	94 389	(19 236)	**12 041**
Toronto/Lester B. Pearson	129 230	88 760	40 470	**22 744**
Ottawa	15 830	22 617	(6 787)	**11 545**
Winnipeg	13 748	21 399	(7 651)	**12 000**
Calgary	31 117	34 531	(3 414)	**8 937**
Edmonton	14 607	20 929	(6 322)	**4 508**
Vancouver	52 764	43 386	9 378	**15 128**
Taxe de transport aérien	85 307		85 307	
Intérêt sur le capital		87 016	(87 016)	
	428 445	431 320	(2 875)	**96 101**

* Modifier sur une base de caisse pour les dépenses en capital seulement.

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-33 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 3-33: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990		Prévu 1988-1989		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation						
Aides à la navigation de courte portée	83 137	1 166	78 203	1 170	72 683	1 099
Aides à la navigation de longue portée	490		490		915	5
Aménagement, entretien et protection des voies navigables	7 819	63	7 634	63	10 112	69
Communications de sécurité et correspondance publique	232		232		291	1
	91 678	1 229	86 559	1 233	84 001	1 174
Déglaçage, opérations dans l'Arctique						
Aide à la navigation dans les eaux infestées de glaces	73 485	810	71 570	815	66 153	733
Gestion des glaces	7 671	104	5 445	104	6 948	100
Services fournis à d'autres ministères	10 322	143	9 902	143	9 629	132
	91 478	1 057	86 917	1 062	82 730	965
Réglementations maritimes	87		87		327	2
Recherche et Sauvetage maritimes						
Opérations de recherche et de sauvetage	56 754	885	51 912	885	53 910	825
	239 997	3 171	225 475	3 180	220 968	2 966

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 3-34 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-34: Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière

(en milliers de dollars) Nbre	Classe de navire	Description	Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1988-1989)
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	262 000
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	813 562
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	764 306
2	1050	Baliseurs moyens/brise-glace légers	69 587
10	1000	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	538 672
3	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	105 009
6	800	Petits baliseurs	25 152
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	48 208
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	352 128
2	500	Moyennes vedettes de recherche et de sauvetage	41 920
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	30 077
18	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	67 910
2	200	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	7 964
9	100	Petites embarcations de sauvetage	12 261
283		Bateaux de travail de diverses dimensions	25 607
41		Embarcations de sauvetage côtières	2 934
35		Hélicoptères	167 909
4		Aéroglisseurs	41 920
1		Aéronef à voilure fixe	13 100
			3 390 226

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

Note: Les biens ont été énumérés pour tenir compte des grandes catégories de classe de navire et non pour réfléter fidèlement les fonctions des unités.

3. Caisse des réclamations de la pollution maritime

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 3-35 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1988.

Tableau 3-35: Caisse des réclamations de la pollution maritime

(en milliers de dollars)	Au 30 septembre 1988
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866
Plus : Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	111 118
	145 984
Moins : Frais administratifs	383
Règlement des réclamations	3 121
	3 504
Solde de la Caisse	142 480

4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-27, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

Politiques et Coordination: Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité des Politiques et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique Inc., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Marine/Garde côtière canadienne: Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation: La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

Gestion des aéroports: En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

Surface: Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur les normes de consommation de carburant de véhicule automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Administration du Ministère: La principale loi régissant cette activité est la Loi sur l'administration financière.

5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État

Les tableaux 3-36 à 3-40 montrent les détails du financement par voie de crédits des sociétés d'État.

Tableau 3-36: Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Budget des dépenses 1988-1989	Différence
Dépenses de fonctionnement	19 891	16 673	3 218
Recettes provenant des usagers	(8 202)	(7 902)	(300)
Dépenses de fonctionnement nettes	11 689	8 771	2 918
Moins:			
Articles hors caisse	1 170	1 145	25
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	10 519	7 626	2 893
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	165	67	98
Total des besoins budgétaires	10 684	7 693	2 991

Tableau 3-37: La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Budget des dépenses 1988-1989	Différence
Fonds de prêts interportuaires	27 000	-	27 000
Dépenses en capital:			
Sept-Îles - Québec - Réfection des installations portuaires	-	457	(457)
Total partiel	27 000	457	26 543
Prêts non-budgétaires pour le financement des immobilisations			
Société du port de St. John's	-	1 000	(1 000)
Société du port de Prince Rupert	17 260	-	17 260
Total des besoins	17 260	1 457	42 803

Tableau 3-38: Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Budget des dépenses 1988-1989	Différence
Dépenses de fonctionnement	226 502	212 373	14 129
Recettes provenants des usagers	(73 642)	(67 471)	(6 171)
Dépenses de fonctionnement nettes	152 860	144 902	7 958
Moins:			
Articles hors de caisse	21 266	22 376	(1 110)
Fonds nécessaire pour le fonctionnement	131 594	122 526	9 068
Acquisition des biens, d'installations et de matériel	121 873	10 659	111 214
Total des besoins budgétaires	253 467	133 185	120 282

Tableau 3-39: VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Budget des dépenses 1988-1989	Différence
VIA Rail Canada Inc.	541 000	611 925	(70 925)
Total des besoins budgétaires	541 000	611 925	(70 925)

Tableau 3-40: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Budget des dépenses 1988-1989	Différence
Dépenses en capital :			
Remise en état du canal Welland	26 900	25 400	1 500
Total des besoins budgétaires	26 900	25 400	1 500